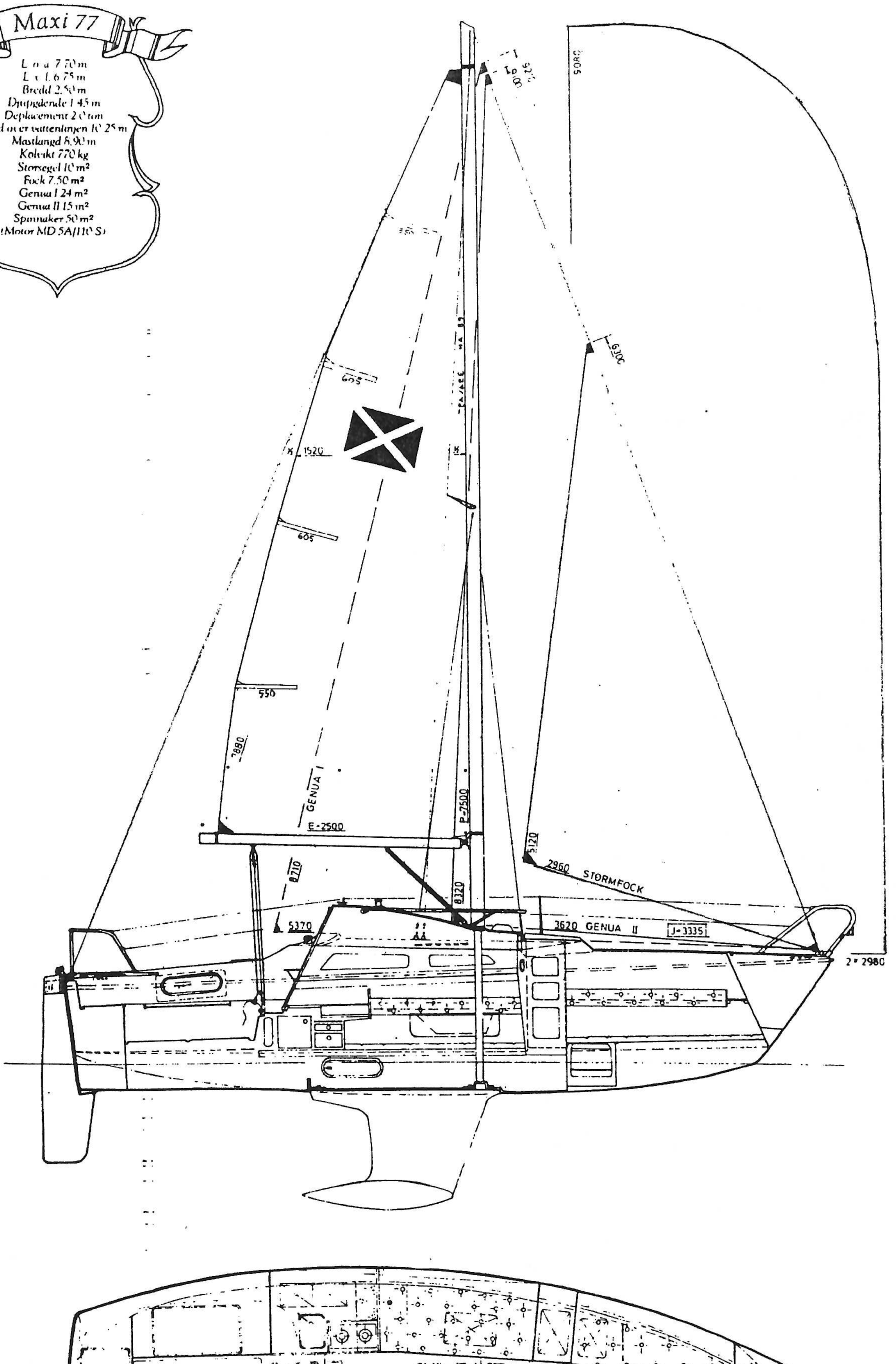
SVENSKA MAXI 77 FÖRBUNDET

X-TIPS 2001

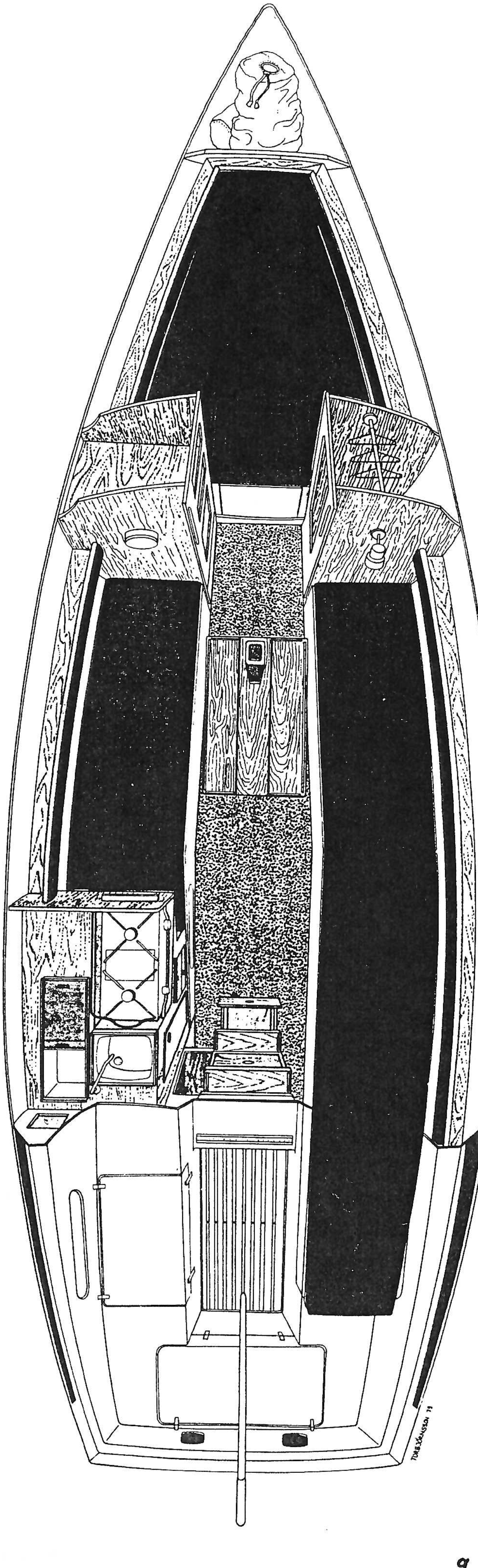
SAMMANSTÄLLT AV HANS BLOMQUIST 1232

Maxi 77

L o a 7.70 m
L v l. 6.75 m
Bredd 2.50 m
Djupgående 1.45 m
Deplacement 2.0 ton
Höjd över vattenlinjen 10.25 m
Mastlängd 8.90 m
Kölvikt 770 kg
Storsegel 10 m²
Fock 7.50 m²
Genua I 24 m²
Genua II 15 m²
Spinnaker 50 m²
(Motor MD 5A/110 S)



febr.-95



MAXI 77 FRÅN OVAN.

- Ankar- och segelbox.
- Hyllor ovanför samtliga kojer.
- Plats för toalett.
- Rejäl avbärarlist runt hela båten.
- Klaffbord monterat på maststötta.
- Breda kojer för fem personer. Stuvutrymmen under samtliga kojer.
- Klädda dynor och ryggstöd.
- Belysning.
- Heltäckande matta i ruffen.
- Garderob.
- Hyllfack.
- Pentry med rostfri diskho och färskvatten, tvålågigt kök samt 2 kylboxar. Lådor och skåp i teak.
- Nedgångstrappa bestående av 2 förvaringslådor. OBS att dessa bortfaller vid beställning av inombordsmotor.
- Förvaringsutrymme i sittbrunnen.
- Under sittbrunnsbänkarna finns två stora låsbara stuvfack.
- Ventilation av akterstuv.
- Rorkult med förlängningspinne.

STANDARDUTRUSTNING.

- Klädda madrasser för de 5 kojplatserna.
- Klädda ryggstöd.
- Heltäckande matta.
- Matbord.
- Pentry med rostfri diskho.
- Färskvattenpump och färskvattentank, 25 l/40 l.
- Matförvaringsboxar.
- Tvålågigt kök.
- Lådor för bestick och porslin.
- Belysning vid pentry och kojer.
- Säkerhetsräcke på däck i rostfritt stål.
- Förpulpit i rostfritt stål.
- Mantåg med 4 stöttor och wire.
- För-, akter- och topplanterna.
- 2 genua-winchar.
- Fallwinch på däck.
- Storsegel 10 m^2 och genua 2 på 15 m^2, komplett med skot, lattor, segelsäckar, nummer och Maxi-märket.
- Fallavlastare på rufftak.
- Utsugningsventil.
- Länspump.
- Flaggstång.
- Förtöjningsändar.
- Eldsläckare.
- Lanternor.
- Dubbla badsteg på akterspegel.

DATA OM MAXI 77.

L.ö.a.	7,70 m
L.v.l.	6,75 m
Bredd	2,50 m
Djupgående	1,45 m
Deplacement	ca: 2 ton
Kölvikt	ca: 800 kg
Storsegel	10 m^2
Fock	7,5 m^2
Genua 1	24 m^2
Genua 2	15 m^2
Spinnaker	50 m^2
(Motor Volvo Penta MD 5A/110S 7,5 hk)	
Bränsletank	25 L
Lys -79	1,02/0.99 med motor
Scandicap	5,75/5.45 med motor
Tillverkade -80	ca: 3.200 st

Pelle Petterson ab

INSTRUKTION FÖR MAXI 77

PLASTBOTTEN

1. Avfetta med något AVFETTNINGSMEDEL. Använd rena trasor eller fint puts-trassel. Byt ut dem ofta och arbeta omsorgsfullt så att rester av vax och släppmedel avlägsnas.

2. För att grundfärgen skall fästa, måste den blanka gelcoat-ytan mattas ned. Att använda SILICONPAPPER, t.ex. nr 100 eller VATTENSLIPPAPPER nr 240 är ett sätt. Vill man göra det bekvämare för sig kan man stryka på en VIDHÄFTNINGS-PRIMER. Resultatet blir ungefär likvärdigt.

3. Ett skikt GRUNDFÄRG är tillräckligt. För bästa vidhäftningsförmåga, hållbarhet och skydd för gelcoatskiktet använd en tvåkomponents POLY-URETAN-GRUNDFÄRG.

4. Måla på bottenfärgen efter 6 men inom 12 timmar sedan POLY-URETAN-GRUNDFÄRGEN påstrukits, då slipper Du slipa mellan lagren. I annat fall rekommenderas slipning. 1 eller 2 strykningar beroende på täckningsgrad.

5. Under de senaste åren har penseln fått en praktisk konkurrent i planstrykaren, som förutom ett skaft består av en mjuk plyschliknande yta med skumplastfyllning. Fördelarna är flera: man kan ganska snabbt stryka en större yta, som blir mycket jämn och slät. Planstrykaren droppar mindre än en pensel.

JÄRNKÖLEN

Järnkölen är vid leverans rostskyddsbehandlad med MOTROST-PRIMER och grundmålad.

1. Eventuellt spacklas kölen för att få en slät och snabb yta.

2. Noggrann slipning framför allt av spacklade ytor.

3. Tvätta bort slipdamm med t.ex. förtunning.

4. Måla med POLY-URETAN-GRUNDFÄRG. 3 strykningar.

5. Behandla enligt punkt fyra under rubriken PLASTBOTTEN.

Ovanstående generella behandlingsschema kan avvika något från de olika färgfabrikanternas mer eller mindre detaljerade program.

FRIBORDEN OCH ANDRA BLANKA PLASTYTOR OVAN VATTENLINJEN

Före varje seglingsäsong bör alla släta plastytor tvättas, poleras och vaxas. OBS! Använd ej vax som innehåller silicon. Vid reparationer är det svårt att få plasten att fästa på ytor som blivit behandlade med vax innehållande silicon. En välvaxad båt är lätt att hålla ren. Ett mycket gott och varaktigt skydd får man, efter polering med en s.k. cleaner och efterbehandling med ett naturvax (carnaubavax). Använd helst cleaner och vax av samma fabrikat.

SJÖSÄTTNING

MAXI bör sjösättas med en kran som har två brokar. Den ena broken placeras ca 30 cm akter om kölen. Den andra ca 10cm för om kölen. Det är viktigt att brokarna säkras, t.ex. med en tamp från den ena till den andra.

Genom att göra ett litet lyft med kranen, ser man om vattenlinjen är parallell med vaggans översta tvärslår. Båten hänger då riktigt. De flesta kranar klarar ej att lyfta MAXI direkt ur vaggan. Man blir tvungen att taga bort en bräda på en av vaggans kortsidor.

Om Du har en MAXI med motor får Du se till att den aktra broken inte fastnar i propellern.

ÖVRIGA KONTROLLER

1. Kontrollera att bordsförskruvningarna är ordentligt täta. Känn på slangklämmorna som håller slangarna och se till att de är hårt ansatta.

   En förskruvning är placerad under pentryt och två i aktra stuvfacket i sittbrunnen (självlänsarna).

2. Kontrollera att sprinten till bulten i övre roderfästet är ordentligt låst.

3. Är båten försäkrad? Om inte, kan Du använda bifogade formulär från SKANDIA.

RIGGANVISNING

Lägg masten på två bockar, lådor eller liknande, så att den kommer minst lika högt från marken som en av vantspridarna är lång. Tag bort plastomslag och tape. Ev. Taperester tvättas bort med thinner eller liknande. Sträck upp alla fall längs masten. Om Du har spinnaker, montera blocket med svirvel nr SS93 som finns bland spinnakerutrustningen, på den rostfria bygeln i masttoppen och drag igenom spinnakerfallet.

Spridarna monteras på de på masten befintliga fästena och säkras med bultar och låsringar. När spridarna är monterade på masten skall de peka uppåt och bakåt. Montera sedan toppvanten i beslagen på spridarnas yttre ändra. Tejpa sedan låsringar och bultar.

Kontrollera att alla vant sitter riktigt fast i masten och inte är trasslade eller ligger på fel sida om spridarna.

Masten är nu klar att resas. Samtliga vantskruvar monteras på båten helt uppskruvade. Kontrollera att pinnbultarna i vantskruvarna passar i wireterminalens hål.

Man reser masten lättast med kran. Fäst en repslinga ca en meter lång om masten under spridarna, haka den på kranens krok eller annan befintlig fästanordning.

När masten är på plats i mastfoten, fästes undervanten i de bakre röstjärnen och babystaget i öglan akter om förluckan.

Sträck vanten. Masten står nu fritt och slingan tages ned. Övriga stag och vant fästes och sträckes. Masten skall stå rakt med en tendens att luta något akterut. Använd gärna ett vattenpass.

Förstag, akterstag och toppvant drages dikt. Undervanten däremot skall slaka något. Kontrollera att spridarna pekar något uppåt.

Det inre förstaget (babystaget) sättes så hårt att masten får en lätt böjning. På så sätt sträcks undervanten något. Dock ej så hårt som övriga vant och stag.

Spärra och eventuellt tejpa vantskruvarna. Gör en eftersträckning efter några timmars segling.

Montera bomnedhalaren parallellt med masten. Kicktalja är [redacted] standard, [redacted] fästen för montering finns under bommen och på mastfotens akterkant.

BEKLÄDNAD

De med plasttapet överklädda plywoodskivorna i taket, döljer alla genomföringar i däcket, samtidigt som det ger en god isolering.

Skivorna kan lätt tas ned om man vill komma åt någon skruv eller bult i rufftaket eller dra någon extra ledning.

Plasttapeten tvättas lämpligen med ett milt tvättmedel.

FÄRSKVATTEN

Färskvattentanken på 25 liter är lätt att lossa och taga med för rengöring och påfyllning. En fem- eller tioliters plastdunk är ett bra komplement för mindre påfyllningar i främmande hamnar, där det kan vara lång väg till "gästpumpen".

Färskvattentanken anslutes till pentrypumpen med en plastslang. Diskhons avlopp går ut i sidan av båten under vattenlinjen och kan stängas vid skrovsidan med en OHIO-ventil.

HUR "DEN KALLA VÄGGENS PRINCIP" FUNGERAR I EN MAXI 77

Luftintaget i sittbrunnen på S.B.-sidan leder "ytterluften" via en slang, till en kanal som är inplastad i båtbotten. Luften avfuktas genom kontakten med den kalla botten och kommer ut i kabinen via en ventil under garderoben.

Genom att luften sugs ut genom ventilen framför maststöttan ökar luftcirkulationen i kabinen.

För att kalla väggens princip skall fungera måste samtliga luckor vara stängda. Således har Du ständigt en luftcirkulation i båten som förhindrar kondens och dålig luft.

MANTÅG

Montera de fyra stöttorna i mantågsfötterna och lås med justeringsskruvarna.

I mantågsvajerns ändar sitter gaffelterminaler, en fast och en demonterbar.

Montera den fasta terminalen i förpulpiten, skruva isär den andra och drag vajern genom de övre hålen i stöttorna. Montera ihop terminalen, fäst och sträck med sytåg i akterpulpiten.

Den medföljande linan knopas på motsvarande sätt i förpulpiten och drages genom de undra hålen i stöttorna samt knopas i akterpulpiten.

PLEXIRUTOR

Om plexiglaset repats eller mattats ned av presenning eller dyligt kan ytan poleras upp med putsmedlet DURAGLIT. Finns i välsorterad järnhandel.

LÄCKAGE

Vid fabrikationen tätas samtliga bultar och skruvar mycket noggrannt med tätningsmedel. Smärre läckage kan efter en tids segling ändå inträffa. Dessa kan Du täta med hjälp av den tub tätningsmedel, som finns med vid leveransen. Läcker det t.ex. från en bult, skruvar Du loss den helt och lägger på rikligt med tätningsmedel, skruvar sedan dit den igen och väntar till nästa dag med att taga bort den överskjutande massan.

ELSYSTEMET

Kopplingsdosa och kontakt för armaturer och lanternor sitter på garderobsskottet. Batteriet placeras i aktra stuvutrymmet i sittbrunnen.

SEGELSÄTTNING

Drag ut storseglet i bomens likränna, sätt fast öglan med en lina i bomnockbeslaget och sträck. Men inte längre än till det vita bandet. Mata på travarna på mastskenan och spärra med saxpinnen. Sätt därefter i lattorna och schackla fallet. Seglet är nu färdigt att hissas, dock ej längre än till mät-märket. Spänn sedan ned bomen med bomnedhalaren.

Schackla förseglet på stävbeslaget, fäst pistolhakarna på förstaget och sträck sedan fallet hårt med hjälp av winchen på rufftaket.

(Storm)focken och genua II skotas på de främre skotskenorna och genua I på de aktra. Travare och block finns ej med som standard till de aktra skotskenorna utan levereras vid köp av genua I, tillsammans med denna.

REVNING

Knopa fast den långa linan, som finns i segelsäcken, i den rostfria öglan på bomnockens ena sida. Träd sedan linan genom den yttre revkausen på seglet. Mata därefter genom plast-öglan på andra sidan och dra den fram till knapen på bomen vid mastinfästningen.

Slacka på bomnedhalaren och storfallet, så att den inre rev-kausen i seglet kan fästas i en av krokarna på bombeslaget. Sträck revlinan så hårt att seglet ligger dikt an bomen. Hissa därefter storseglet och sträck bomnedhalaren. OBS! att 2 st. travare måste ur mastlikrännan vid revning. Se bif.ritn

P

TRIMNING

MAXI är normalt mycket välbalanserad, dvs hon seglar med mycket litet tryck på rodret. Stopparna på storseglets skotskena placeras, i lätt vind, så nära mitten som möjligt. Skulle båten vara lovgirig trimmas stopparna ut mot sidorna till dess båten seglar normalt.

STORMFOCKEN på 7,5 kvm används med fördel vid segling över 9m/sek.

GENUA I på 24 kvm används vid segling upp till ca 6m/sek.

SPINNAKER

Utrustningen består av bom, 2st skotblock, 2st skot, 2st clamcleats, ett fall med block, ett bomupphal och ett bomnedhal.

Skotblocken schacklas i de aktra förtöjningsknaparna. Clamcleats skruvas fast på sargarnas ovansida framför förtöjningsknaperna enligt ritning. (Skiss).

Skoten träs igenom blocken och drages utanför alla vant och mantåg fram till och schacklas i förpulpiten. Fallet drages genom blocket i den rostfria bygeln i masttoppen ner längs masten till blocket vid mastfoten och bak till knapen på rufftaket. När spinnakern skall hissas, kontrollera att fallet löper fritt framför förstaget.

KAPPSEGLING

MAXI har visat sig vara en utomordentlig kappseglingsbåt med segrar i Sveriges största kappsegling, Tjörn Runt 1972 och 1973.

MÄTETAL OCH MÄTREGLER

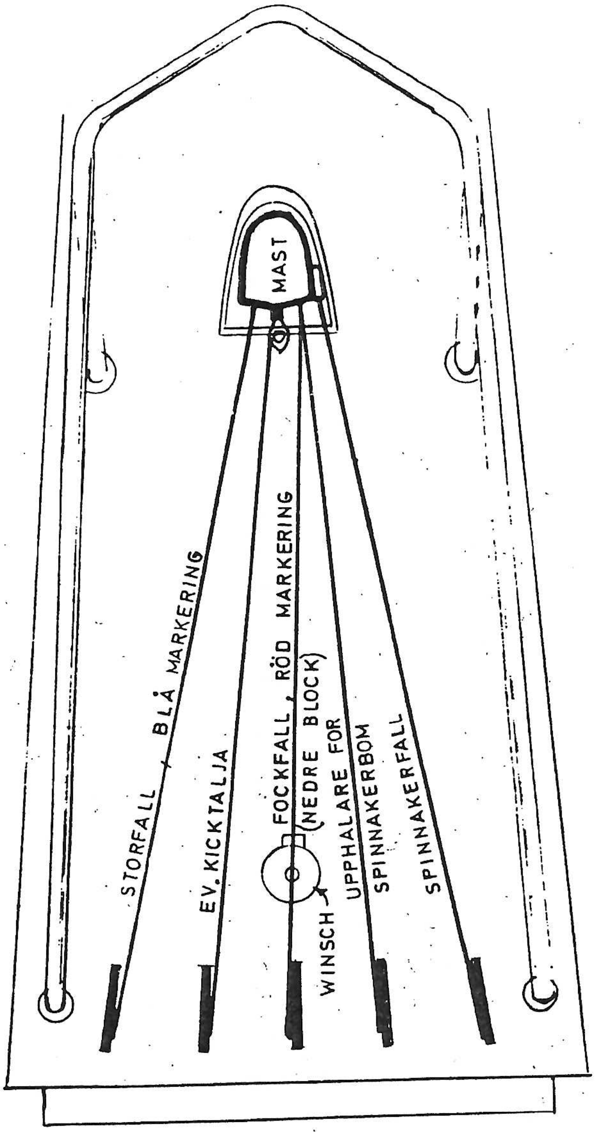
1. Entypsklass, enbart MAXI 77 seglar mot varandra. Klassregler utarbetas av Svenska seglarförbundet.

2. O.S.C.R. regeln enligt följande:
L.ö.a.:760. L.w.l.: 675. Största bredd: 2.47.

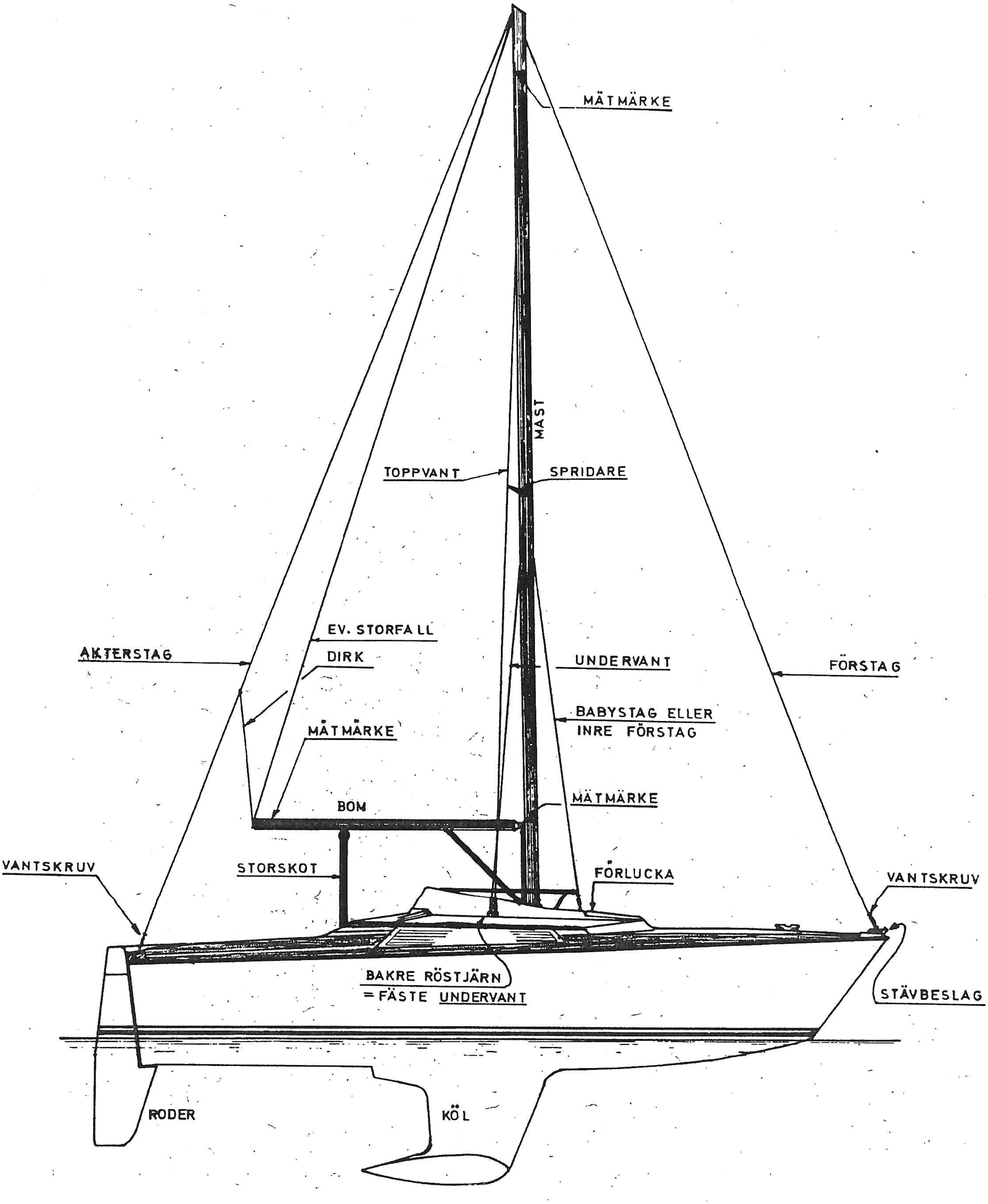
Storsegel:	H = 7.50	B = 2.50	
	R = 7.85	S = 0.25	
Förtriangel:	D = 9.21	C = 3.30	Största bredd: = 5.02.
Spinnaker:	SL = 9.08	SB = 5.96	Spi.bom = 3.30.

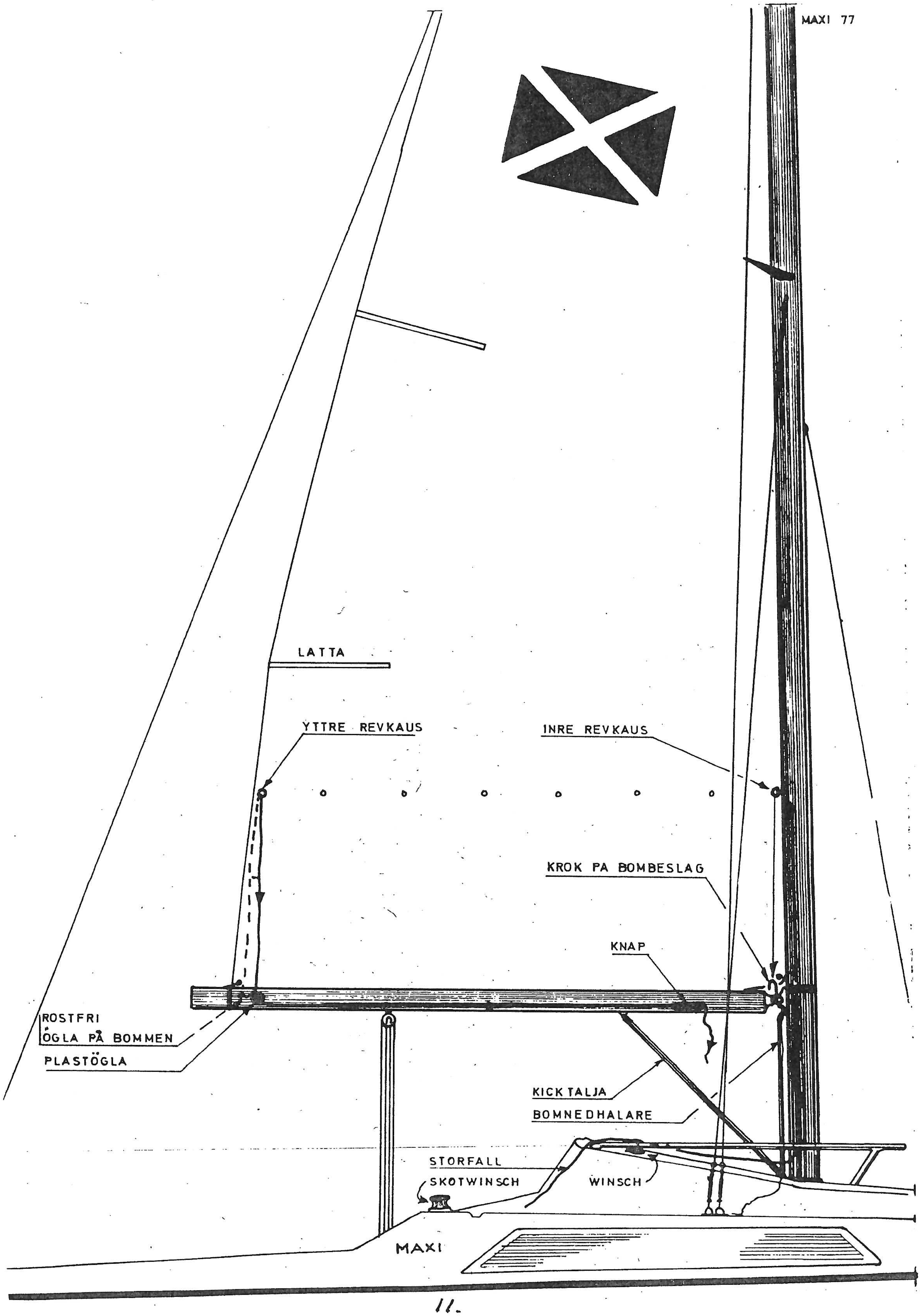
3. I.O.R. regeln: varje båt måste mätas individuellt. Dyra och komplicerade mätningar.

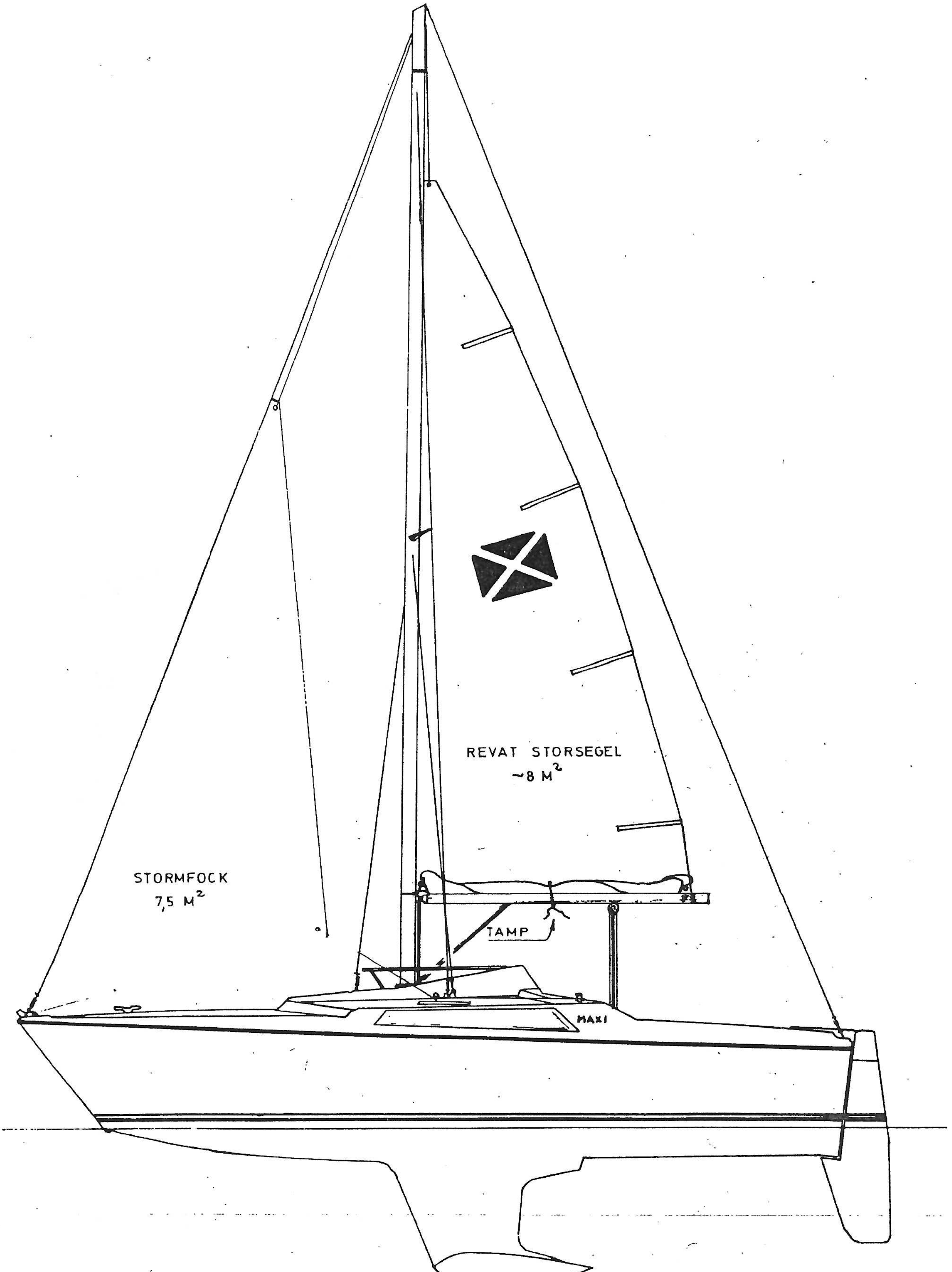
4. Scandicap: Varje båt mätes av mätningsman.

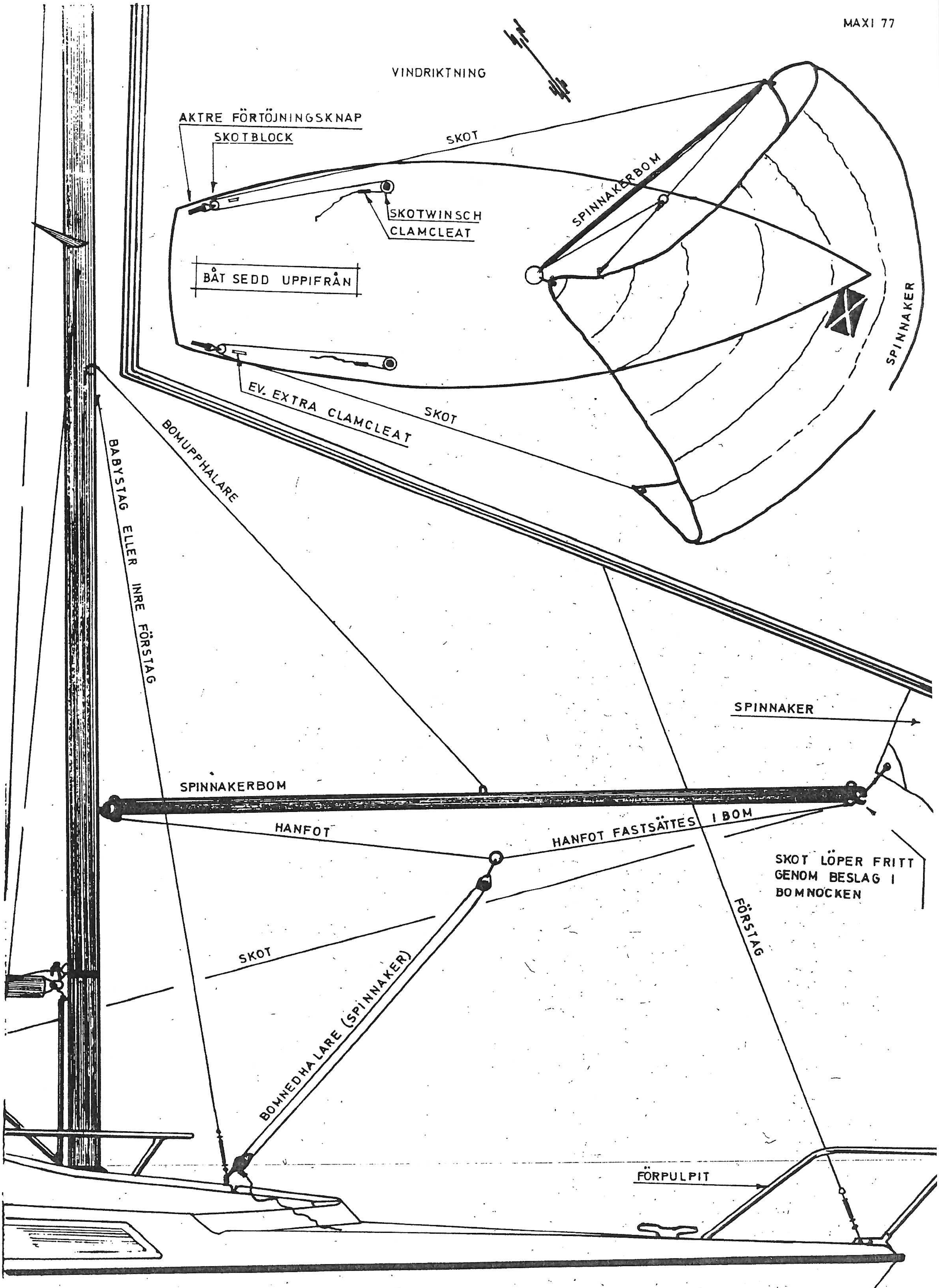


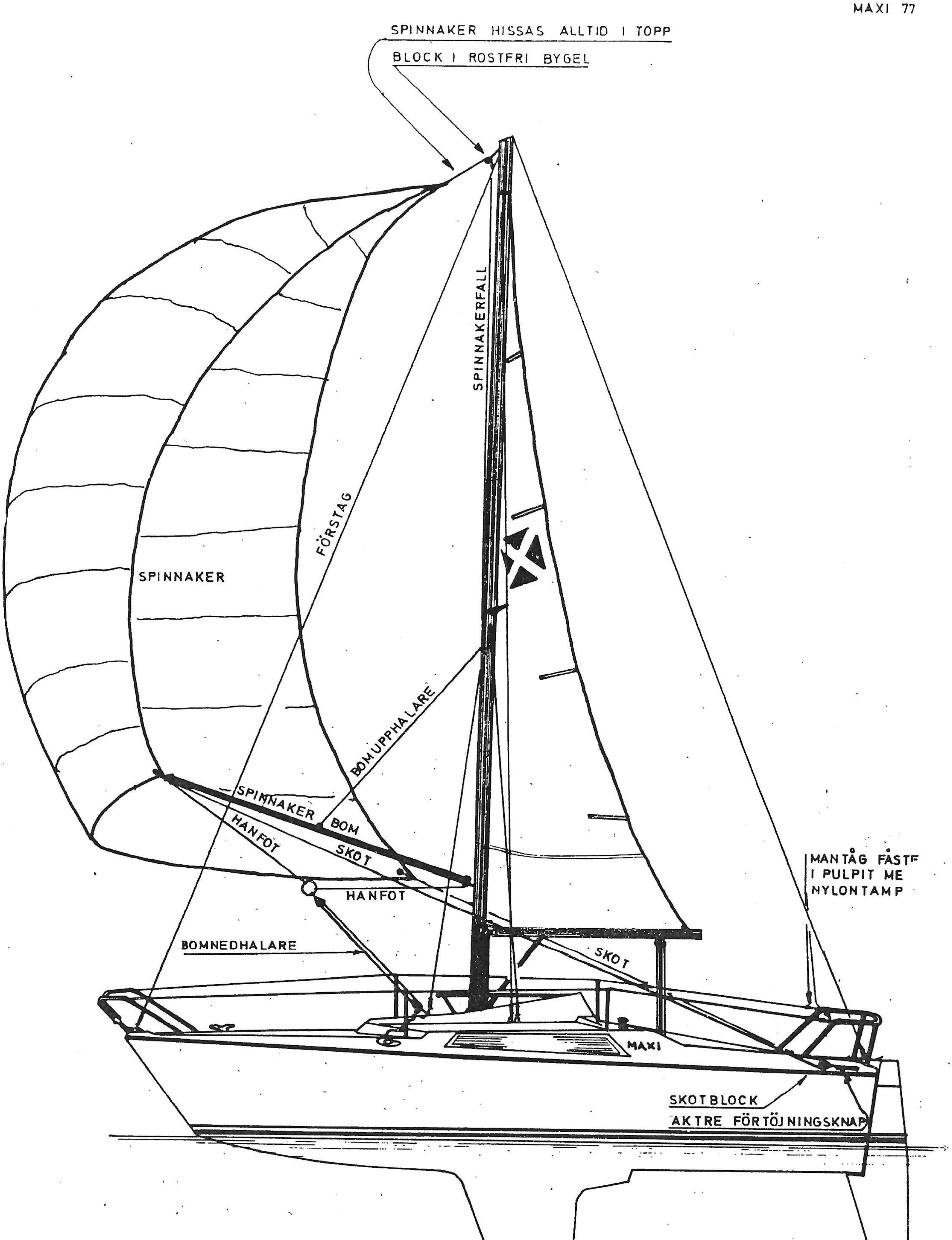
RUFFTAKET SETT UPPIFRÅN


MÄTMÄRKE
MAST
TOPPVANT
SPRIDARE
EV. STORFALL
AKTERSTAG
DIRK
UNDERVANT
FÖRSTAG
BABYSTAG ELLER
INRE FÖRSTAG
MÅTMÄRKE
BOM
MÄTMÄRKE
VANTSKRUV
STORSKOT
FÖRLUCKA
VANTSKRUV
BAKRE RÖSTJÄRN
= FÄSTE UNDERVANT
STÄVBESLAG
RODER
KÖL


LATTA
YTTRE REVKAUS
INRE REVKAUS
KROK PA BOMBESLAG
KNAP
ROSTFRI
ÖGLA PÅ BOMMEN
PLASTÖGLA
KICKTALJA
BOMNEDHALARE
STORFALL
SKOTWINSCH
WINSCH
MAXI

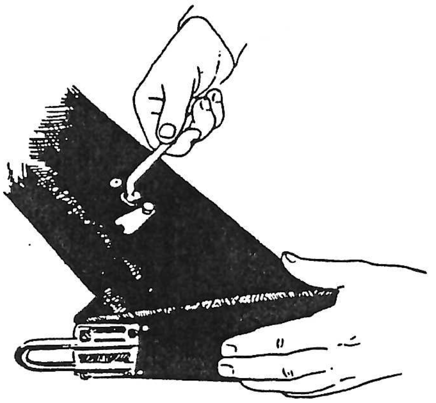

REVAT STORSEGEL
~8 M²
STORMFOCK
7,5 M²
TAMP
MAXI

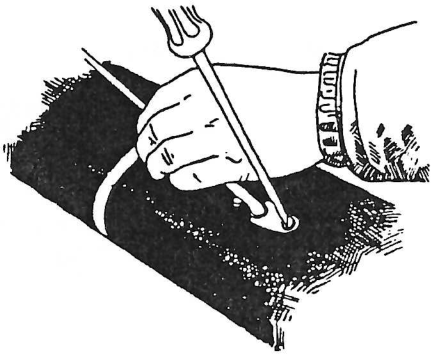

VINDRIKTNING
AKTRE FÖRTÖJNINGSKNAP
SKOTBLOCK
SKOT
SPINNAKERBOM
SKOTWINSCH
CLAMCLEAT
BÅT SEDD UPPIFRÅN
SPINNAKER
EV. EXTRA CLAMCLEAT
SKOT
BOMUPPHALARE
BABYSTAG ELLER INRE FÖRSTAG
SPINNAKER
SPINNAKERBOM
HANFOT
HANFOT FASTSÄTTES I BOM
SKOT LÖPER FRITT
GENOM BESLAG I
BOMNOCKEN
FÖRSTAG
SKOT
BOMNEDHALARE (SPINNAKER)
FÖRPULPIT


SPINNAKER HISSAS ALLTID I TOPP
BLOCK I ROSTFRI BYGEL
SPINNAKERFALL
FÖRSTAG
SPINNAKER
BOMUPPHALARE
SPINNAKER BOM
HANFOT
SKOT
HANFOT
BOMNEDHALARE
SKOT
MANTÅG FÄSTE
I PULPIT ME
NYLONTAMP
MAXI
SKOTBLOCK
AKTRE FÖRTÖJNINGSKNAP

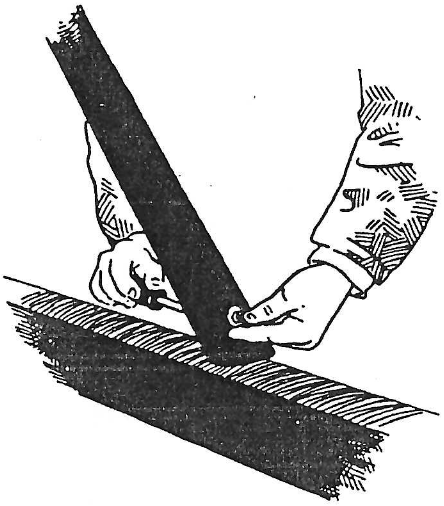
SÅ HÄR GÖR JAG IORDNING MIN MAXI.

Säkra toppvant, undervant samt inre förstag med hjälp av låsbrickorna som sitter fastskruvade på masten.



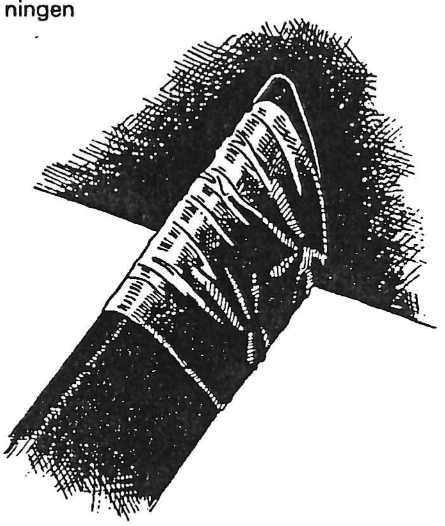


Nästa moment blir att montera vantspridarna. Bultarna som låser vantspridarna vid masten sätts i uppifrån. Detta för att bulten fortfarande skall hänga kvar om man skulle tappa låsmuttern.

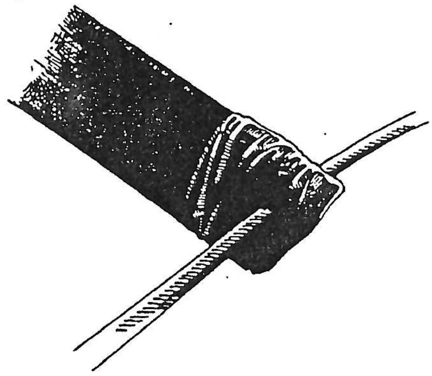


Toppvantet fälls in i änden på spridaren och låses med stoppskruven.

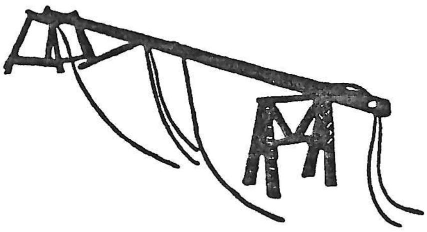
Vantspridaren tejpas vid mastinfästningen



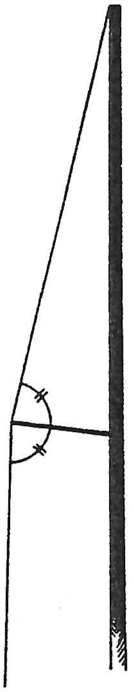
och vid toppvantsinfästningen så att ej segel och fall fastnar och rivs sönder. Viktigt.



När båda spridarna är monterade och toppvanten fastsatta i ändarna på vantspridarna, sträcker man ut samtliga vant, stag och fall och kontrollerar att dessa löper fritt. Glöm inte att göra knopar på tågvirkets haländar.



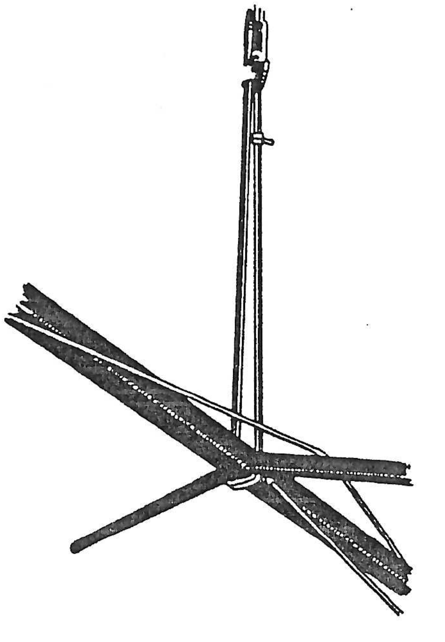
Var noga med att få rätt vinkel på spridarfästena och toppvanten. Den övre vinkeln skall vara lika stor som den undre. Detta för att trycket från vanten skall tas upp på rätt sätt.



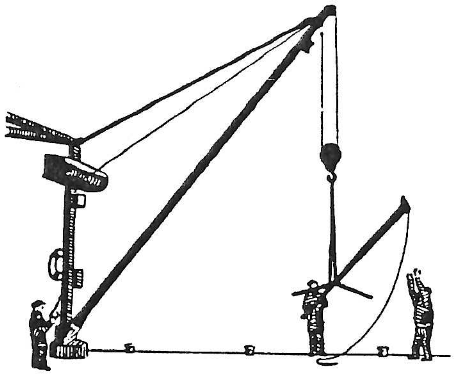
Vantskruvarna monteras på båten och pinnbultarna öppnas.

Maxi 68, 77.

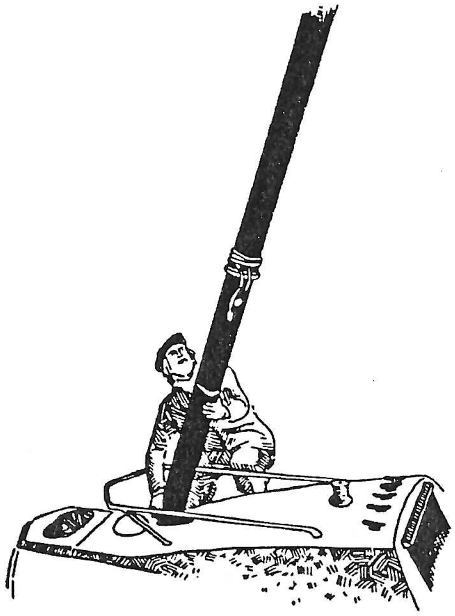
Vid riggningen använder man lämpligast en mastkran. En repslinga på ca 1,5 m anbringas under vantspridarna.



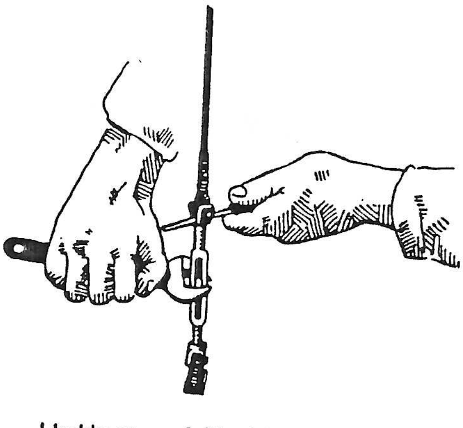
Man bör vara tre man när masten re-ses. En man sköter kranen, en man styr masten vid fotänden och en man fäster vant och stag.



Lyft masten så att den hänger fritt. För ombord masten och placera den i mastfo-ten på båten. En man håller fast den där ordentligt.

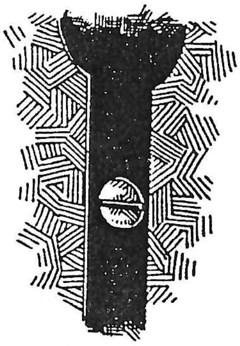


Då masten står på mastfoten och sam-tidigt hänger i mastkranen, börjar man med att sätta ut inre förstag och under-vant. Sedan fortsätter vi med toppvanten och sist för- och akterstaget. Nu skall masten trimmas. Det är viktigt att masten står rakt. Ett bra riktmedel för att sätta an en rigg är ögonmått. Du börjar med att spänna för- och akterstag hårt. Därefter spänns toppvanten. Sedan spänner du inre förstaget (gäller ej Maxi 68) så hårt att masten får en lätt båge. Till sist sätter du an undervanten. En tumregel är att du spänner undervanten ungefär hälften så hårt som toppvanten. Lås alla vantskruvar samt tejpa saxpinnarna noga så att ingen eller inget skadas.

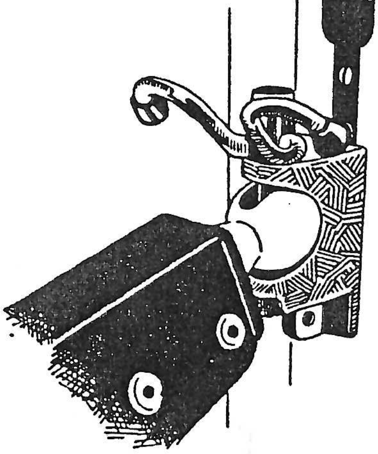


I bakkanten på Maxi 77-masten kom-mer fallen fram och dessa drages bak till knaparna på bakkant rufftaket. Genuafal-let sitter på styrbord och storsegelfallet på babordsidan. Där finns även en tunnare lina, upphalare för spinnakerbommen. På utsidan av masten sitter ett block för spin-nakerfallet.

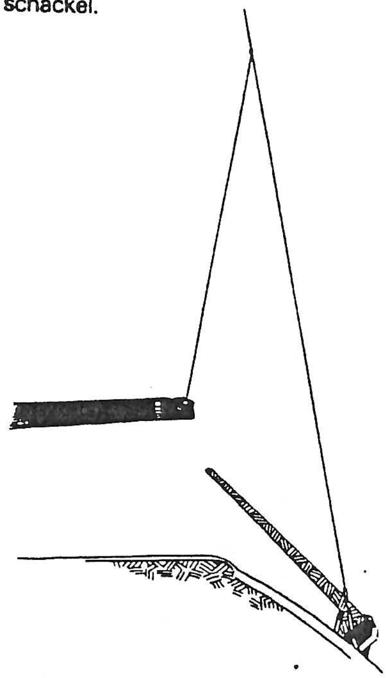
För att få släden på masten måste man lossa stoppskruven strax under uttaget i mastskåran.



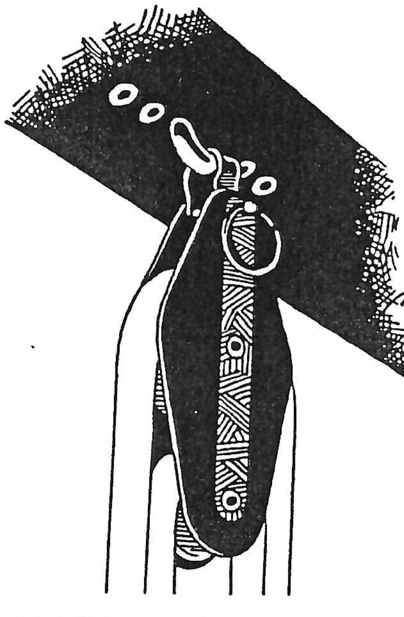
När släden sitter i skåran monteras skruven igen.



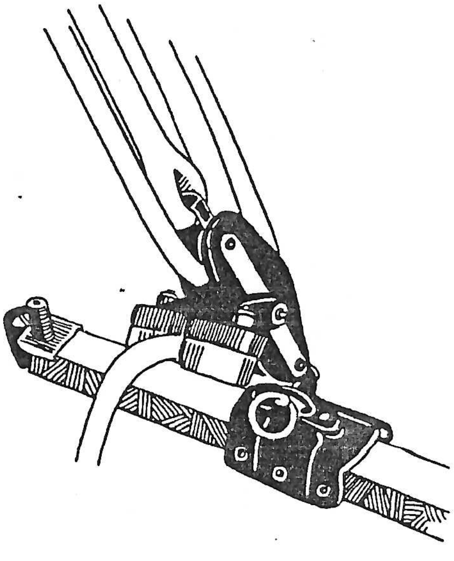
Dirken på Maxi 77 sitter direkt på ak-terstaget och fästs i bommen med schackel.



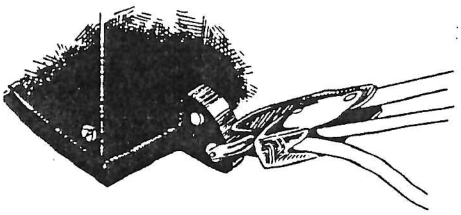
Storskotet schacklas nu fast i bom-men.



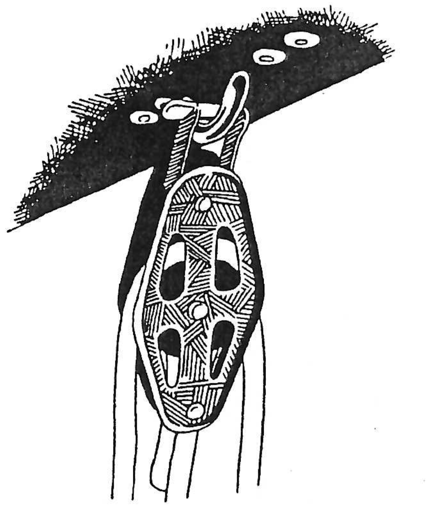
Och i släden som sitter på storskotske-nan. Observera att snabbskotet skall sitta i storskotskenan.



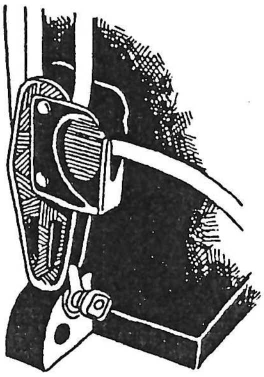
Kicktaljan fästs med den änden som har snabbskotet i den undre av de två fästena som finns på baksidan av mastfoten.



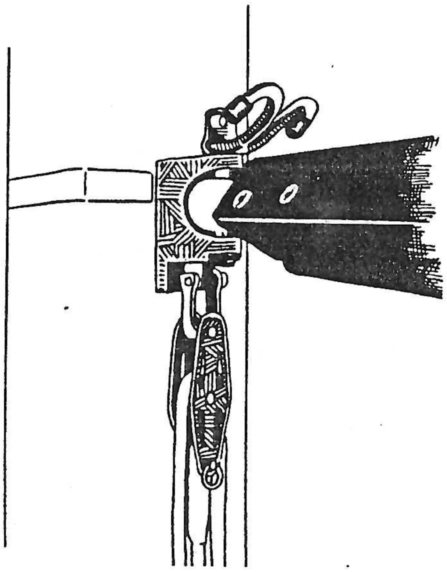
Änden med dubbelblocket fästs i bygeln på underkanten av bommen.



Bomnedhalaren fästs med den änden som har snabbskotet i det övre av de två fästena som finns på baksidan av mastfoten.



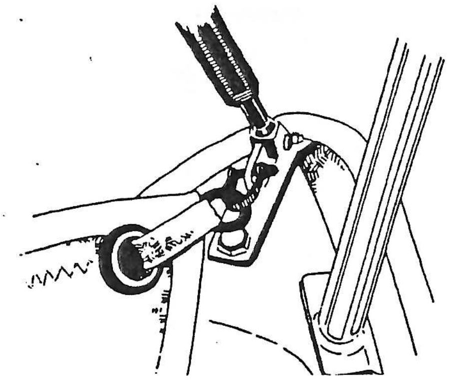
Den andra änden med dubbelblocket fästs i underkanten på bomsläden.



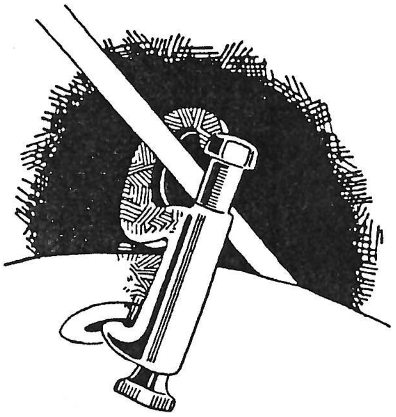
Så här sätter du segel.

Försegel:

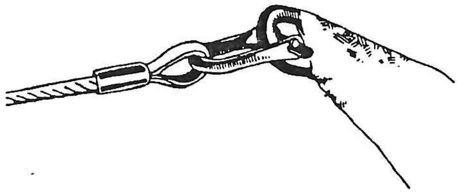
På Maxi 68 och Maxi 77 schacklas förseglen i det aktre hålet på förstagsbeslaget.



Pistolhakarna knäpps på förstaget.

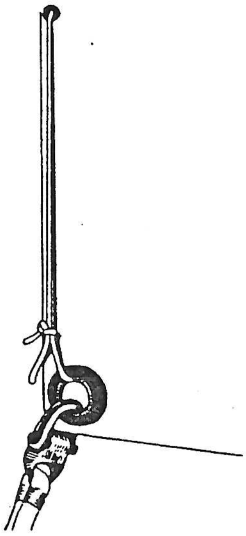


Fockfallet schacklas i fallhornet (toppen på förseglet).

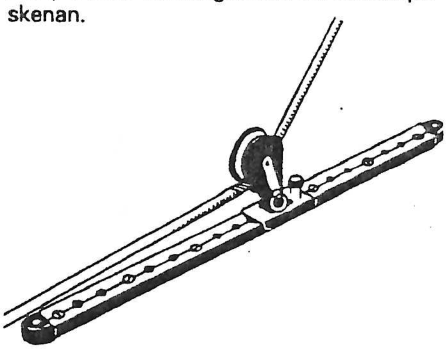


Förseglet hissas med genuafallet och sträcks hårt med hjälp av fallwinchen.

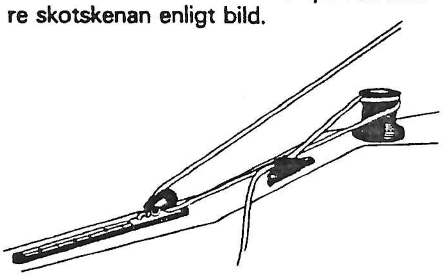
En del försegel har en snörplina. Genom att spänna denna minskar du fladdret i akterliket.



Genua II och stormfocken skotas på den främre skotskenan. Normalt skall skotpunkten vara något framför mitten på skenan.

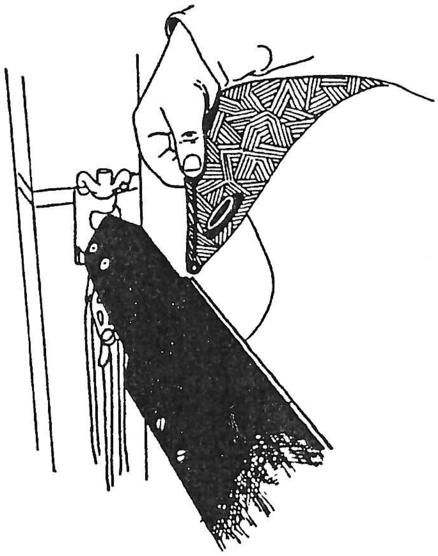


På Maxi 77 skotas Genua I på den bakre skotskenan enligt bild.

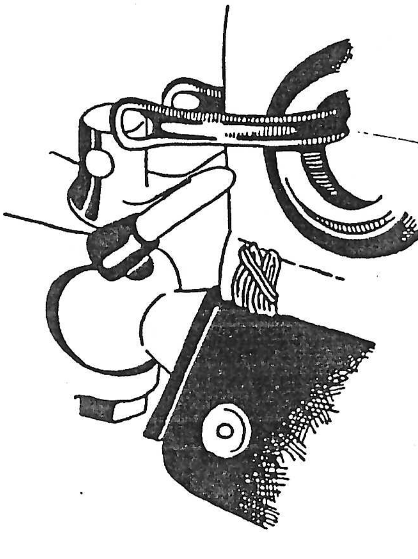


Storsegel:

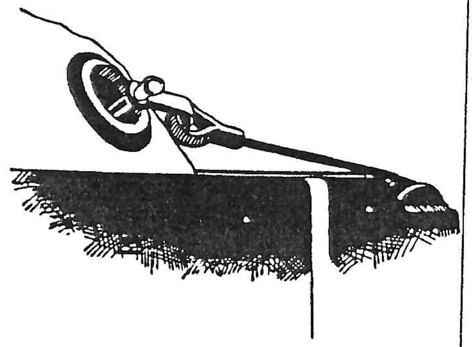
Storseglet drages på bommen



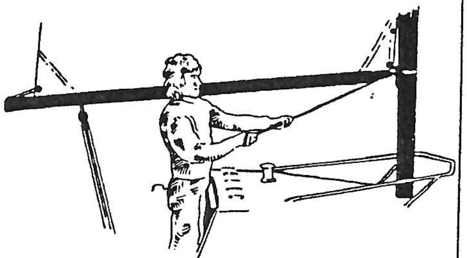
och schacklas fast på överkanten av släden



och vid vajern som kommer fram ur bomnocken.

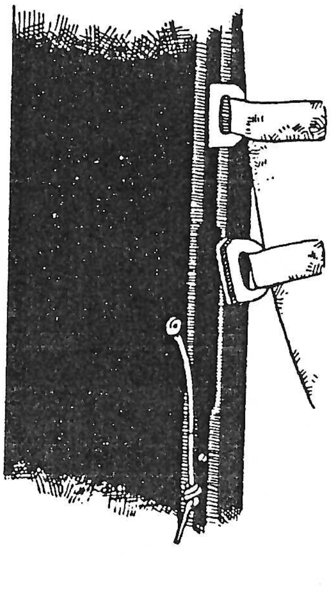


Därefter sträcks seglet med hjälp av bomuthalaren, som sitter i bommens främre underkant. Sträck ganska hårt, dock ej så hårt att seglet får vertikala veck efter bommen.

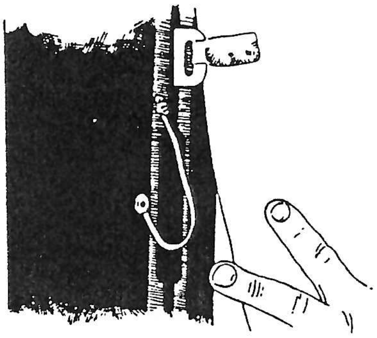


Lattorna sätts i seglet, varvid de två långa passar i mitten.

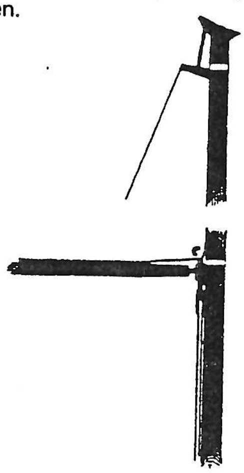
Mastlikstravarna träs nu i mastskåran.



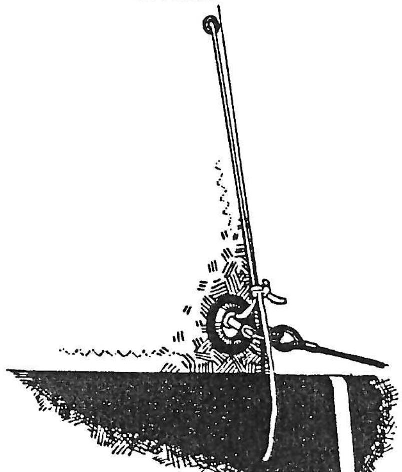
När samtliga travare sitter i skåran låser man med sprinten så att travarna ej kan åka ur rännan.



Storseglet hissas till det vita mätmärket i toppen på masten och sträcks sedan ned med hjälp av bomnedhalaren, dock ej så hårt att lodräta rynkor uppstår längs masten.

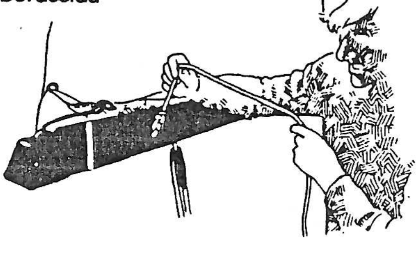


Vid skothornet på storseglet sitter snörpen som man justerar eventuellt fladder i akterliket med.

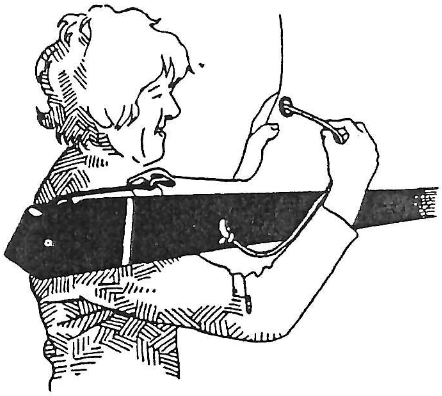


Revning

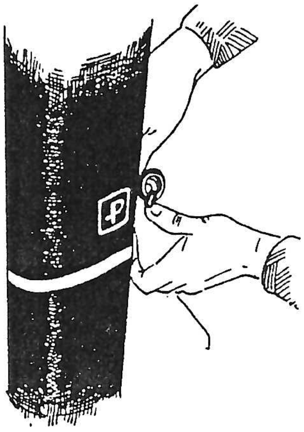
Den klenare ca 5 m långa linan som levereras med alla båtar kallas revlina och används vid revning. Den skall **alltid** sitta i seglet löst ansatt så att du snabbt kan reva när det behövs. Revlinan krokas fast i den rostfria öglan på bommens styrbordssida



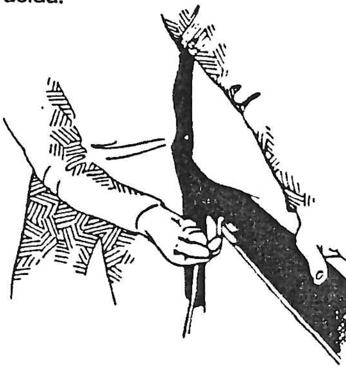
och dras genom den yttre revkausen på seglet.



Vid revning släpper du på kicktalja och bomnedhalare samt slackar på storfallet. Därefter fäster du den inre revkausen på en av revkrokarna på bomslädens överkant.

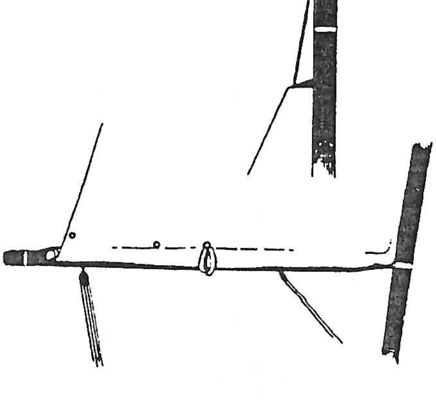


Revlinan sträcks mycket hårt och görs fast kring plastknapen på bommens babordsida.

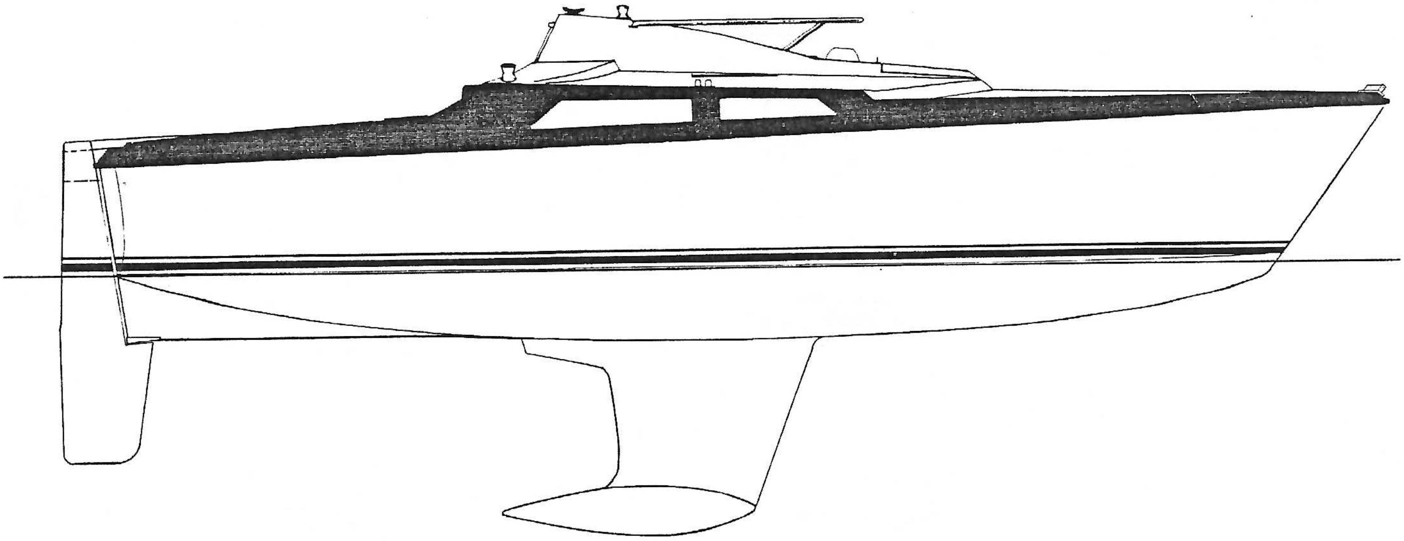


Du sträcker seglet på vanligt vis med hjälp av storfallet.

Rulla därefter in den revade delen av seglet och fäst det runt bommen med en tunn lina som träs genom den mittersta revkausen på seglet. För att förhindra skador på seglet skall linan vara löst ansatt.



SKROVET PÅ MAXI 77.



:t helt nytt båttänkande

När Maxi 77 för första gången dök upp på marknaden för några år sen slog den sin omgivning med häpnad.

Den djärva formen på båten, med sitt höga släta däck och stora breda skrov, stack till i ögonen på folk.

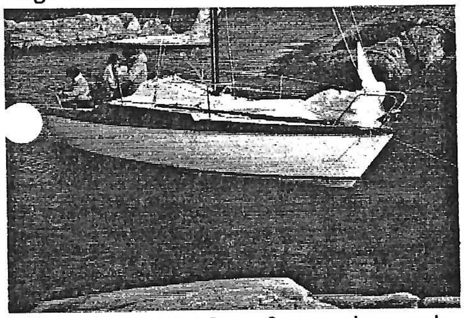
Man förvånades över dom stora utrymmena inuti båten. Över den generösa sittbrunnen. Över alla finesser i utrustningen.

Det var sånt som var förbehållet större och dyrare båtar.

Det hade man inte sett tidigare i den här storleksklassen eller till det här priset.

Och vad som verkligen förvånade var Maxi 77:ans seglingsegenskaper.

…n var inte van vid att en familjebåt seglade så fint.



Det har gått några år sen dess och det har tillkommit åtskilliga nya konkurrentmodeller.

Men fortfarande får du svårt att hitta nåt i samma prisklass som kan mäta sig med Maxi 77.

Maxi 77 är lättmanövrerad

Maxi 77 är snabb och trevlig att segla.

Genom den fina viktfördelningen och U-formen på skrovet får du en båt med behaglig och stark gång och bra kursstabilitet.

Tittar du under skrovet upptäcker du en fena som går mellan kölen och rodret.

Tillsammans med rodrets placering på akterspegeln gör den båten mycket lättmanövrerad.

Halva vikten under vattnet

Den tunga järnkölen väger 800 kg vilket gör att halva båtens vikt hamnar under vattnet.

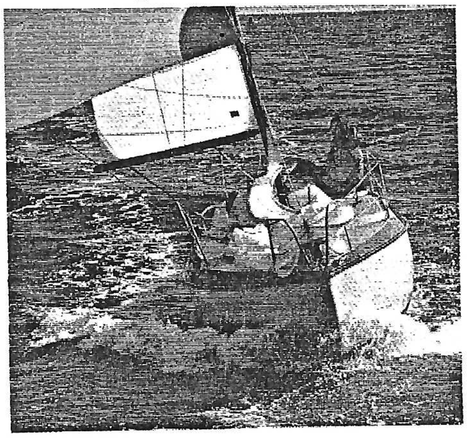
Tillsammans med det breda skrovet gör det båten verkligt stabil och stadig. Även om det blåser hårt.

Själva järnkölen är ordentligt fäst vid skrovet och har extra förstärkningar i varmgalvat stål inlagda för att sprida krafterna och ge god förbindning mellan skrov och köl.

Skrov av plastlaminat

Maxi 77 har skrov av plastlaminat. Ett enkellaminat av polyester och glasfiber som varvats lager på lager till ett starkt och motståndskraftigt skrov utan skarvar.

För att ge ytterligare spänst och styrka är hela skrovet invändigt klätt med rowingväv.



Basinredningen av kojer och mellanväggar är fastplastad i själva skrovet och bidrar till att göra det styvt och starkt.

Förstärkningar där det behövs

På ställen där påfrestningarna vanligtvis brukar bli extra stora under segling har vi naturligtvis lagt in ordentliga förstärkningar.

Ett sådant ställe är t ex vantinfästningarna. Där har vi förstärkt för att fördela krafterna över större ytor.

Du kan vara lugn och trygg när du seglar Maxi 77.

Du ska veta att båten är byggd med ordentlig säkerhetsmarginal.

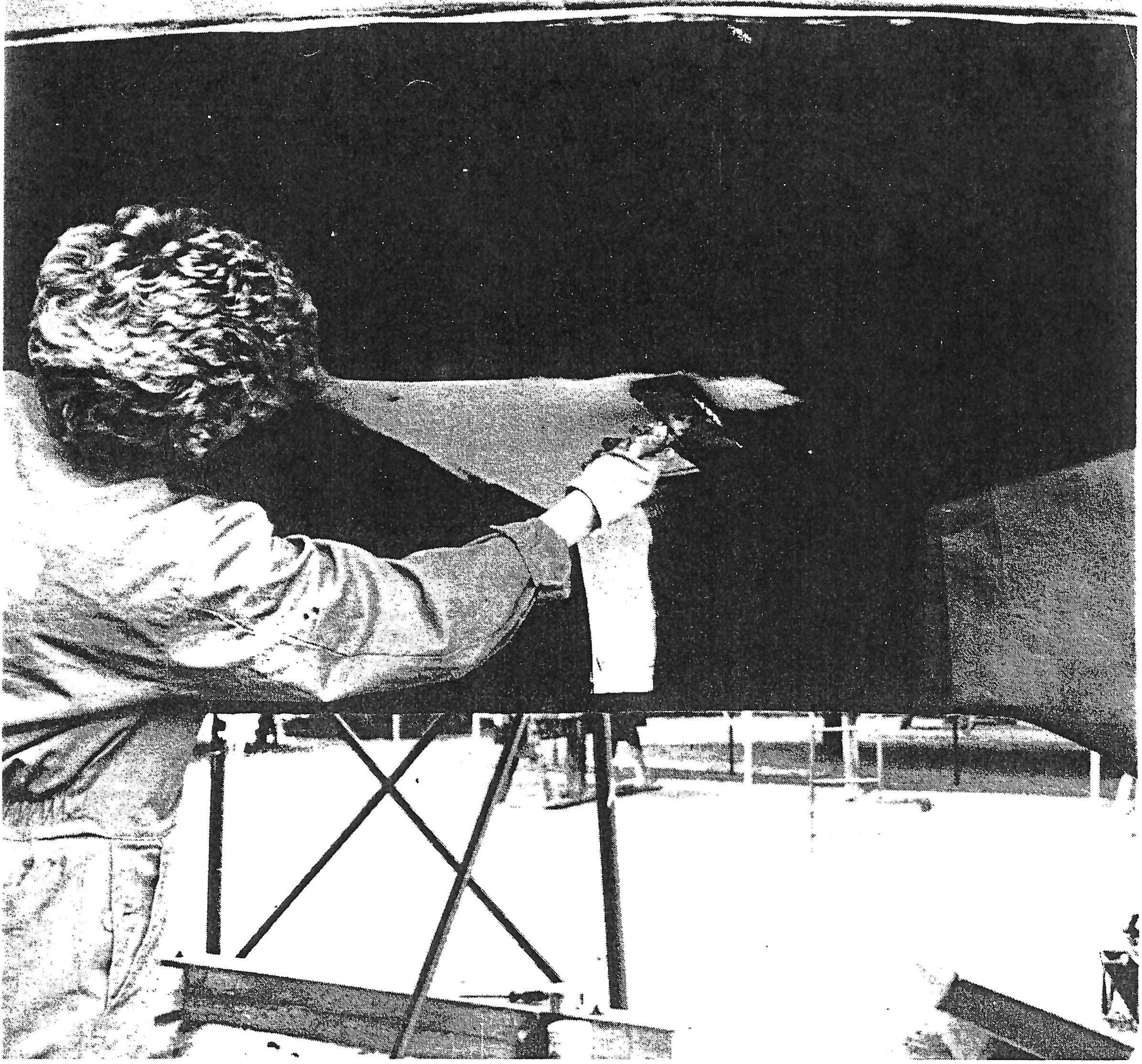
Säkerhetsrutorna

Ett av Maxibåtarnas verkliga kännetecken är dom rökfärgade säkerhetsrutorna i 6,5 mm tjockt plexiglas.

Dom ligger hårt fastlimmade på utsidan av skrovet och är säkrade med ordentliga bultar. Tack vare placeringen på utsidan hindras rutorna att tryckas in av slag och hårda sjöar.

Rökfärgen på rutorna gör att du kan vara helt ogenerad i båten. Dom hindrar insyn i ruffen men släpper ändå in dagsljus.

En smart detalj som du kommer att uppskatta när du ligger i hamn.

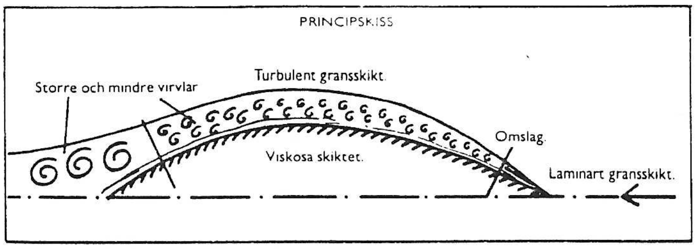


Var rädd om botten!

Ett flertal faktorer påverkar en båts fart genom vattnet. En av de mest betydelsefulla är hur slät båtens botten är.

Christian Bigner, med lång erfarenhet av bottenbehandling, kommer här med ett intressant bidrag. Ta fasta på hans råd och lägg ner lite extra arbete på bottenbehandlingen till våren. Det kommer att löna sig.

Ytojämnhet på båtbottnar kan indelas i två huvudgrupper – den målade båtbottenfärgens ojämnhet i sig själv, samt råhet genom beväxning. Den farthindrande in-



Bilden visar hur ytojämnhet på verkar båten i vattnet.

Råhet i skrovytan räknat i my (1000-dels mm) och maximal fart genom vattnet innan det viskösa skiktet rivs sönder och farten bromsas.
120 my ytråhet = max 1,75 knop före bromseffekt
60 my ytråhet = max 3,5 knop före bromseffekt
30 my ytråhet = max 7 knop före bromseffekt
15 my ytråhet = max 14 knop före bromseffekt
7,5 my ytråhet = max 28 knop före bromseffekt

verkan av beväxning står helt klar för alla. Vad som däremot inte är lika klart för alla är betydelsen av en slät botten. Med "slät"menas då en bottenyta som inte uppvisar större variation i ytojämnhet än ca 20 my.

Det är de små detaljerna som avgör

"Tjugo tusendels millimeter! – det är ju fenomenalt lite" – kan någon tänkas yttra. För att ge en jämförelsegrund kan nämnas att en strykning med vanlig färg ger en filmtjocklek på 60 till 90 tusendels millimeter. Det är alltså inte större mått vi rör oss med.

Varför sedan många båtar vid inspektion på land förefaller grova och ojämna i botten och visar ända upp till millimetertjocka kanter från färgflagor beror på mångårig påmålning av giftfärg, utan eller med endast sparsam nerslipning av tidigare skikt.

Att dessa bottnar blir rent bromsande för båten inser nog allt fler båtägare. Det är både jobbigt och ohälsosamt att slipa giftfärg. Man låter det kanske bero med ett minimum av åtgärder, skrapar bort de lösa flagorna, slipar på ytan för vidhäftning av nästkommande skikt, suckar och målar på ett nytt lager färg.

Det kan vara på sin plats att här ägna några rader åt vår allt mer kritiska bränslesituation. Kom ihåg att friktion – råhet i skrovytan – ger ökat energibehov för bibehållen fart, eller motsatt, lägre fart vid bibehållen energiförbrukning (bränsle). Det är bara att välja. Satsa på en slät båtbotten från början!

Stora belopp möjliga att spara

Handelsflottan ger mer exakta mätmöjligheter vad en slät botten betyder omräknat till bränslekostnader.

Redan vid 1974 års oljepriser betydde en halv knops fartförlust genom bottenråhet för en supertanker ca en miljon kronor om året i ökade bränslekostnader med bibehållen fart. En annan källa visar att ett 35 000 tons fartyg redan ett år efter bottenmålning drar 50 % mer bränsle än strax efter sjösättningen.

Vi vet alla vad som hänt bränslepriserna sedan 1974, så vad dessa fartförluster kostar i dag kan vi ju lätt föreställa oss. Men även småbåtar har bränslekostnader att tjäna in, bortsett från den allmänna nödvändigheten att spara på energi.

Det finns uppgifter om bränsleförbrukning i relation till båtbottenbeläggning inom tävlingsbåtsektorn. Man rapporterar upp till 30 % bränslebesparing genom att använda speciella fartvinnande beläggningar, och inte utnyttja de extra knopen man då vunnit utan i stället behålla tidigare uppnådd maxfart.

Dessa resultat har erhållits på distanstävlingar där det gällt att tanka rätt volym för distansen. För mycket bränsle har gett tyngre båt och ytterligare fartreduktion. Här har alltså dramatiska resultatvinster kunnat göras.

Hur ytojämnhet påverkar båtens fart syns i figur 1. Av denna framgår att en ytojämnhet om 30 my ger en bromseffekt på varje hastighet över ca 7 knop. Maximal farteffekt, vad skrovets ytojämnhet beträffar, kan alltså inte uppnås vid hastigheter däröver.

Tänk då på den förödande effekt en ytojämnhet om 120 my (fortfarande bara 0,12 mm!) leder till. I ett sådant fall börjar bromseffekten redan under 2 knops fart.

Det är ytjämnheten som gör det

Tänk dig en slät yta, men med en liten utstickande grad, typ färgvalk, penseldrag, flagkant, blåsa eller vad du vill. Skölj ytan med vatten. Vad händer? Jo, vattnet bromsas upp, det bildas virvlar s k turbulens.

En båt under gång har ett mycket tunt skikt "orörligt" vatten närmast intill skrovet. Detta kallas för "viskösa" skiktet och utgör ett slags vatten-mot-vatten smörjmedel för båtskrovet. Förstörs detta viskösa skikt på grund av virvelbildning börjar farten bromsas.

Och vad ger detta resonemang? Jo, det belyser vad som händer när en ojämn, rå skrovyta river sönder det så betydelsefulla viskösa skiktet. Samma råa yta som den konventionella bottenfärgen vanligtvis ger, så länge den inte slipas.

I segelbåten upplever man kanske den fartvinnande effekten starkast vid svag vind, där bl a slätheten bidrar till att man accelererar snabbare för varje vindpust. Här råder förhållanden som alltså inte är direkt proportionella mot farten, eftersom den statiska friktionen kommer med i bilden. Statisk friktion är de krafter som kommer i fråga från stillastående till rörelse – alltså är det låga accelerationsregistret.

Paradoxalt nog är det sedan inför maximala fartförhållanden man härefter lättast märker effekten av släthet, genom att båten loggar mer. Den positiva effekten i relation till vindkraften finns dock i hela fartregistret , även om det är mini- och maxgränserna som blir lättast mätbara.

För att ge en uppfattning om vad för ytojämnhet man i ganska gynnsamma fall kan räkna med, utgår vi ifrån två skikt av en traditionell racingfärg.

Beläggningen blir omkring 140–160 my tjock med en ytojämnhet om 50–60 my. Alltså får man bromseffekt redan från omkring 3,5 knop. Alternativet blir att sandpappra ner till en ytfinhet om ca 20 my eller därunder. På senare tid har dock framkommit slipfria alternativ som direkt vid applicering ger finheter om ända ner till 5 my, vilket ju blir betryggande för större delen av nöjesbåtens fartregister, eller upp till ca 30 knop.

Riktig bottenbehandling lönar sig

Nu skall man komma ihåg att den här besparingsdramatiken blir mest påtaglig i de höga farterna. Bränsleförbrukningen accelererar ju våldsamt desto närmare toppfarten en motorbåt drivs. Men även om man inte gör den tidigare nämnda 30 % bränslebesparingen vid toppfart skall man inte glömma den relationskurva som givetvis existerar. En 10 eller 15 % besparing är också av betydelse – det behövs inte mycket till förrän bränslebesparingsvinsten betalar hela båtbottenbehandlingen och mer därtill.

På segelbåtssidan igen ges ingen i siffror eller i reda pengar enkelt uttryckbar vinst som följd av en fin båtbotten. Men frågan är om inte tillfredsställelsen trots allt blir ännu större just för segelbåtsägaren. Få saker är så angenäma som när allt stämmer och båten går fint. När man upplever det maximala utnyttjandet av den fria energikällan vinden. Och det hjälps inte – blir man omseglad av någon som aldrig borde hinna upp en är en del av nöjet förstört.

En annan ej särskild uppmärksammad faktor av betydelse för segelbåtsägaren vid val av bottenfärg är – som ovan har antytts – färgytans statiska friktionsegenskaper. Vid svagvindssegling är det av intresse att båten rör sig villigare ("har bättre glid") under inverkan av små eller ringa vindpustar. En kropp med låg statisk friktion ger i praktiken snabbare acceleration, särskilt från stillastående och i de lägre fartregistren.

Tävlingsseglaren inser strax betydelsen i detta förhållande. Det kan nämligen ge något femtontal meters försprång per vindkåre att ha "rätt" yta. Vid en svagvindstävling under några timmar kan det bli den vinnande skillnaden.

Det material som uppvisar lägst statisk friktion av olika kända ämnen är fluorkolväteplast, känd från hushållens Teflonstekpannor. Detta har nu börjat användas i båtbottenfärger, med mycket lovande resultat.

Text: Christian Bigner.

SÅ REPARERAR DU SKADOR PÅ DIN MAXI.

Trots att glasfiberarmerad plast är stark kan den skadas, men som väl är går den i regel att reparera.

Och de reparerade ytorna återfår normalt sina ursprungliga egenskaper.

Detta behöver du

För reparation av mindre laminatskador behöver du glasfibermatta, polyester, härdare, lösningsmedel (t ex ren aceton), slippapper eller rondellslipmaskin, pensel, aluminiumplåt, skruvmejsel, borrmaskin, plåtskruvar, kniv eller spackelspade samt maskeringstejp och kraftig plastfolie för avmaskning av skadan.

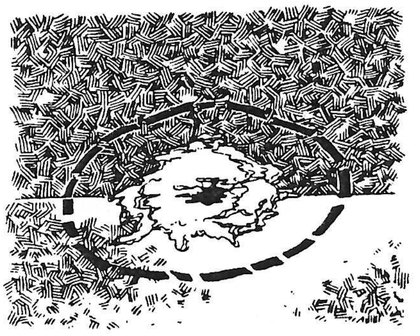
Tänk på detta innan du börjar

Styrkan och kvalitén hos den lagade båtdelen beror till stor del på behandlingen av ytan. Renheten hos den yta som skall lagas. Tillräcklig överlappning av laminatskiktet samt dess tjocklek. Så du bör noga läsa fabrikantens rekommendationer beträffande blandning och applicering av erforderliga hartser etc för lagningsändamål.

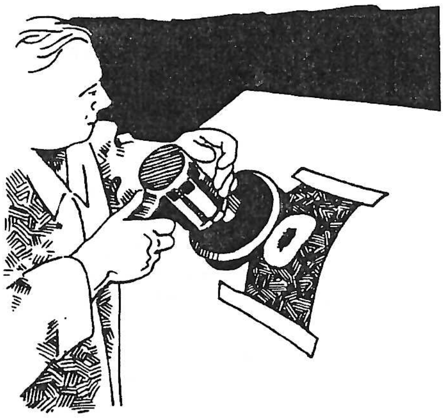
Skilj på laminatskador och ytskador

När större laminatskador uppstått som t ex stora hål i laminatet eller att det delvis har krossats så bör fackkunniga plastbåtsreparatörer anlitas. Är skadan liten kan man reparera den själv enligt arbetssättet nedan. Mindre skador av den här typen innebär ingen risk för att båtens hållfasthet eller övriga egenskaper skall försämras.

Till ytskador räknas mindre skador i gelcoat-skiktet. Dessa är helt ofarliga och betraktas bara som skönhetsfel.

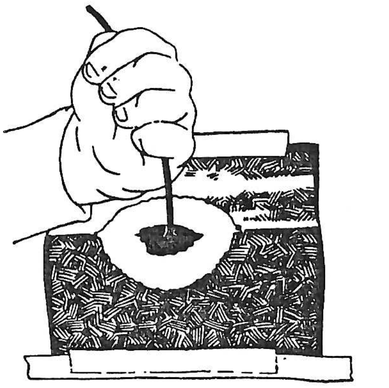


Ringa in skadan med en spritpenna eller dylikt.

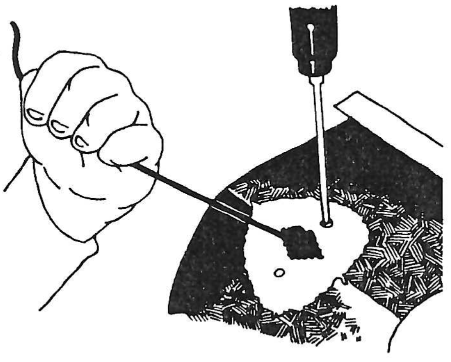


Skadan avmaskas genom att plastfolien påtejpas enligt figuren.

Därefter fasas kanten in mot hålet med rondellslipmaskin eller slippapper. Den fasade kanten skall vara minst 5 cm bred.



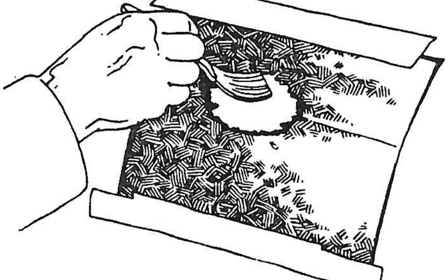
Den tunna aluminiumplåten sticks in genom hålet så att den hamnar på insidan. Med hjälp av ståltråden som är fäst i plåten formar du den efter skrovets kurvatur och håller den i läge.



Plåten skruvas fast i skrovet med 2 plåtskruvar. Skruva i den fasade kanten.

Tvätta den nedslipade ytan med ren aceton så att alla lösa partiklar försvinner.

Riv lagom stora glasfibermattor som passar det slipade området. Bitarna klipps till så att de successivt överlappar varandra. Ett lager matta ger en laminattjocklek på 1 mm.



Använd pensel, stryk ett lager polyester direkt på de slipade ytorna. Lägg en glasfibermatta på skadan. Genomfukta mattan med hjälp av penseln (stöppling). Fortsätt på samma sätt med flera glasfibermattor tills önskad tjocklek uppnåtts.

När laminatet härdat skall ytan slipas ner till ca 1/2 mm under skrovets nivå. Därefter skall gelcoatskiktet läggas på. Hur detta går till kan du läsa om under avsnittet "Så reparerar du ytskador på din Maxi".

Tänk på arbetsmiljön

Glöm inte att bära skyddsglasögon och andningsskydd när du arbetar med rondellslipmaskin.

Lamineringsarbetet måste utföras i väl ventilerade utrymmen. Tänk också på brandfaran vid hantering av lösningsmedel och hartser.

Var försiktig med överbliven blandning av polyester och härdare. Den kan självantändas om den kommer i kontakt med t ex trassel eller lösningsmedel.

Reparationssatser finns att köpa hos följande återförsäljare eller hos Pelle Petterssons ab försäljningsställen i Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall och Norrköping:

Stockholm
Jan Erlandsson AB
Brantholmsgränd 66, 127 46 Skärholmen
Tel 08/710 56 60

Skellefteå
Rune Holmgren AB
Storgatan 26, 931 00 Skellefteå
Tel 0910/176 60

Södertälje
Blomqvists Verkstads AB
Skepparevägen, 151 38 Södertälje
Tel 08/329 70

Karlskrona
Berg Marin
Valhallavägen 16, 371 00 Karlskrona
Tel 0455/802 50

SCANDINAVIAN GLASFIBER

SÅ REPARERAR DU YTSKADOR PÅ DIN MAXI.

Lite om underhåll av din Maxi

Plastbåtar är lättskötta men inte underhållsfria.

Minst en gång om året bör du tvätta, vaxa och polera din båt.

Du tvättar din båt med Jotuns "Nordens båtvask" som är speciellt anpassat till plastbåtar.

Polerar ytorna över vattenlinjen gör du med Jotuns "Nordens båtblank", ett vattenfast polermedel utan silicon.

Under vattenlinjen

För att förhindra beväxning i olika former måste du behandla båten med någon bottenfärg. Jotuns "Ny Norden racing" är en polerbar bottenfärg, effektivt beväxningsförhindrande. När botten är färdigmålad bör den få torka i minst 8 timmar.

Båten behöver emellertid inte sjösättas förrän inom loppet av en månad.

Ytskador

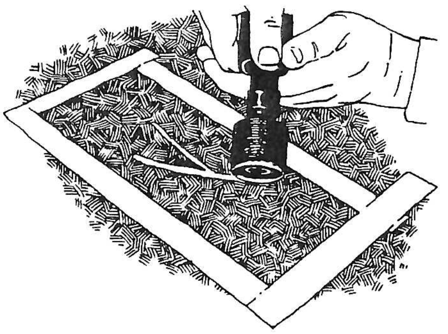
Mindre skador i gelcoatskiktet kan bestå av t ex små gelcoat-bitar som lossnat från glasfiberlaminatet, repor i gelcoaten och spindelliknande sprickbildningar efter slag.

Gemensamt för denna typ av skador är att de alla kan betraktas som helt ofarliga och räknas bara som skönhetsfel.

Reparation av gelcoat-skador behöver inte nödvändigtvis utföras omedelbart. Välj lämpligt tillfälle, t ex då du tar upp båten för vinterförvaring.

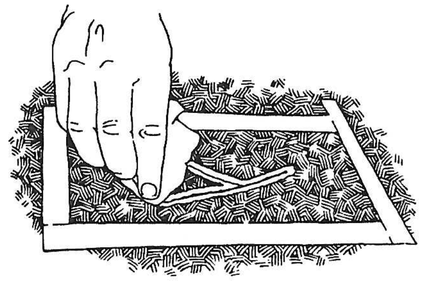
Detta behöver du

Vid lagning av ytskador behöver du lösningsmedel, borrmaskin med cylindriskt slipstift eller smärgelmanschett, slippapper, topcoat, härdare, blandningskärl, spackelspade, polermedel, trassel och pensel.

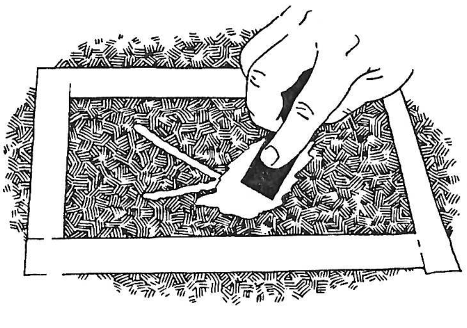


Med slipstiftet eller slippapperet tar du upp en U-formad fog längs rispan/runt hålet. Tag bort flagiga kanter. Slipa därefter med sandpapper 100–200 ett område som är 10–15 cm större än själva skadan.

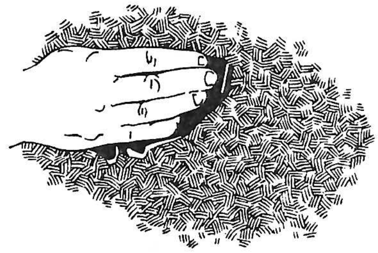
Tejpen runt skadan är till för att hindra vaxavlagringar och smuts att komma i kontakt med själva skadan. Tejpen läggs runt skadan en bit innanför det slipade området.



Torka bort slipdammet och rengör ytan med ren aceton.



Blanda topcoat och härdare (eller gelcoat tillsatt med 2 % vaxlösning.) Stryk på denna blandning med pensel över den skadade ytan. Var noga med att trycka ned blandningen ordentligt så att luftbubblor pressas ut. Fyll rispan, repan eller hålet och dess omgivning så att fyllningen når 0,5–1,5 mm över ytplanet. Följ noga fabrikantens rekommendationer.



Avsluta reparationen genom slipning med torrt sandpapper med en kornstorlek av ca 200. Slipa ner ytan till samma nivå som det övriga skrovet.

Avlägsna nu tejpen och vattenslipa med våtslippapper 600 eller finare. Efterslipa med någon rubbingpasta. Slutligen polerar du med något siliconfritt polermedel.

Har du nu följt våra instruktioner och den bruksanvisning som finns med i båtleveransens reparationssats får du en ytfinish väl i klass med det övriga skrovet.

OBS! Laminatskikt med en tjocklek av över 3 mm som påförs i ett arbetsmoment stelnar fortare (följ tillverkarens rekommendationer). Slipningen bör ej påbörjas förrän efter ca ett dygn.

Reparationssatser kan rekvireras från något av Pelle Petterson ab försäljningsställen i Malmö, Göteborg, Norrköping, Sundsvall och Stockholm. Eller från tillverkningsställena i Lysekil, Mariestad och Åmål.

Tabell

Lämplig temperatur vid	% katalysator	Arbetstid	Gelskiktets härdningstid
Ca 15° C	1,0 %	50 min	50 min
Ca 15° C	2,0 %	12 min	12 min
Ca 21° C	1,0 %	30 min	32 min

JOTUN

AB JOTUNGRUPPEN - SVERIGE

Box 151
421 22 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel 031/29 23 80

AVRIGGNING, LÖPANDE OCH STÅENDE RIGG.

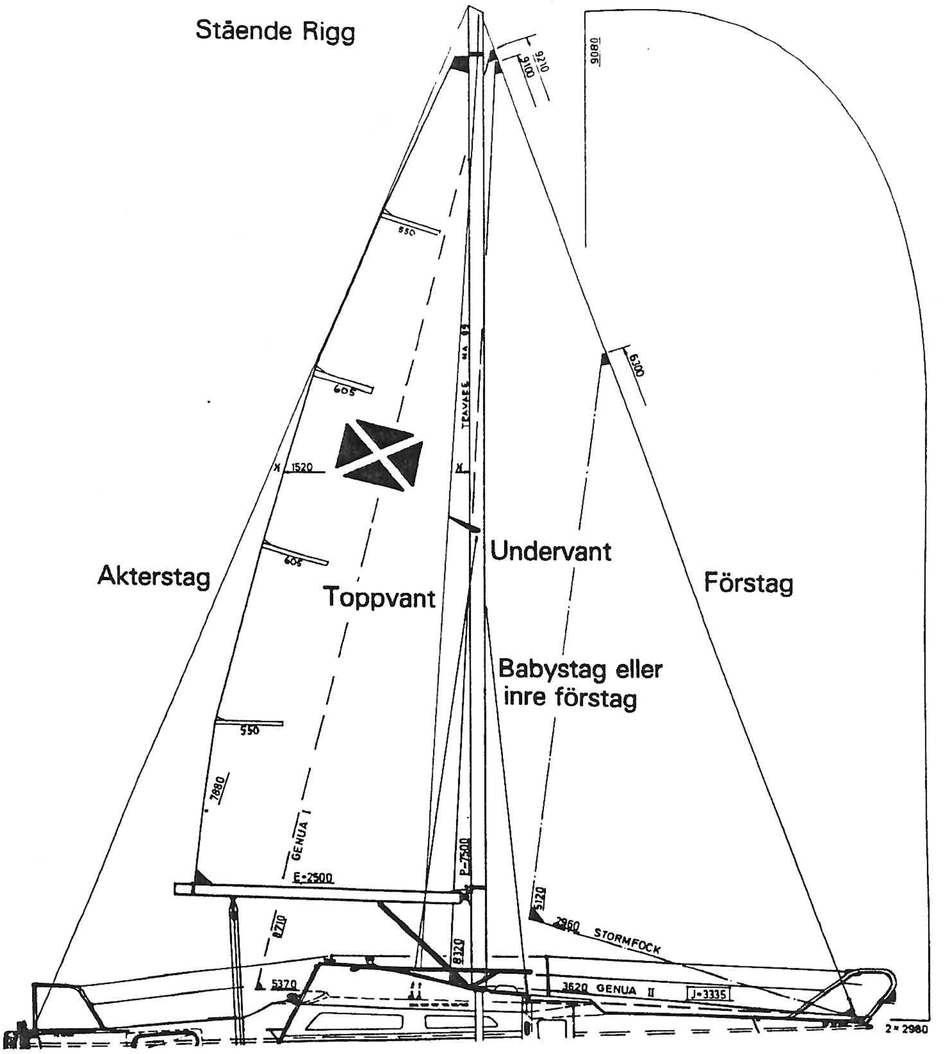
Om påriggning kan du läsa under kapitlet: "Så här gör jag iordning min Maxi".

Här berättar vi i stället hur du riggar av när säsongen är över.

Om vi börjar med att beskriva riggen på din Maxi, så består den av en löpande och en stående rigg.

Den stående riggen indelas i förstag, akterstag eller häckstag, toppvant, undervant och inre förstag.

Den löpande riggen är dom linor som du arbetar med, då du sätter, bärgar eller justerar seglen. Den indelas i storfall, fockfall, storskot, fockskot, kicktalja, revtag, bomnedhalare och bomuthalare.



Avriggning på båten

Börja med att lossa storbommen och bär den iland. Därefter lossas förstaget, akterstaget, och toppvanten.

När masten endast står upprätt med hjälp av undervant och inre förstag, lägger du lyftkranens lyftstropp runt masten.

Dra åt den väl under spridarinfästningarna.

Nu skall de sista stagen lossas. Bunta väl ihop stag, vantskruvar och fall. Annars kan både stag och vantskruvar slå någon i huvudet när masten kommer horisontellt.

Akta också stagen, då du bär iland masten. För hur man än försöker hålla samman stagen, bildas det alltid bukter som släpar i marken.

Vid mastskjulet

Vid mastskjulet demonterar man spridarna från mast och toppvant. Titta då också noggrant igenom alla infästningarna på den stående riggen.

Det gäller främst bultar som inte får vara för mycket deformerade. Och att beslag är fria från sprickor.

Gå igenom wiren, och leta efter eventuella trådbrott.

Torka rent stagen

Materialet i riggen är uteslutande syrafast, rostfritt SIS 2343! Ett material som har provats mycket noggrant på västkusten och som har visat hålla de höga krav som seglare ställer.

Även om nu stålet är av typ SIS 23 43, så har det ändå en tendens att krypa fram lite rost.

Denna rost är inget att oroa sig för, då den går att torka bort med en trasa, fuktad i rostlösande medel.

Därefter bör man torka rent stagen, så man slipper smutsa ner seglen vid sjösättningen nästa vår.

För rengöringen passar ju på hösten, då man ändå går igenom hela riggen.

När man nu så noggrant har gått igenom allt, är det lika bra att anteckna kommande behov av låsringar, riggbultar och saxpinnar.

Byt ut skadade delar

Vi på RIGGARNA har alltid ett välfyllt lager. Därför kan du bara ringa till oss och beställa, så skickar vi ett paket till dig med vad du behöver.

Ett tips är att smörja vantskruvarna, för dom rostfria gängorna behöver alltid lite olja.

Du kan också skruva isär dom och borsta gänggångarna och smörja med något fett. Lägg på så tjockt att det inte sköljs av vid första överspolningen.

Har man väl smorda vantskruvar, går det lättare att sätta riggen också under segling.

Det är nämligen så, att riggwiren töjer sig något under första säsongerna. Mera exakt: ett ändstyckes längd.

Detta slack måste tas upp i vantskruvarna. Men för en ovan vill vi avråda från att sträcka under segling.

Då är det lättare att se hur mycket man sträcker när båten ligger i hamn.

Under manöver till en brygga eller liknande är det lätt att vantskruvarna får en smäll mot kajkanten eller en bryggskoning. Detta brukar oftast sluta med en böjd gänggång på vantskruven.

Låt den om möjligt behålla den formen. Försök alltså inte att böja fram och tillbaka. Materialet har redan tröttats genom smällen och förlorat cirka 20 % i hållfasthet.

Detsamma gäller för wire.

Var alltså försiktig med den stående riggen och byt ur detaljer som är deformerade.

Kontakta riggarna

Om du är osäker ta med riggen till RIGGARNA. Vi tittar så gärna på den och visar vad som bör bytas ut.

RIGGARNA AB
Datavägen 4
436 00 ASKIM
Tel. 031/28 84 30

Några allmänna tips.

Undvik att få kinkar på wiredelen på fockfallet. Sådana minskar wirens hållfasthet.

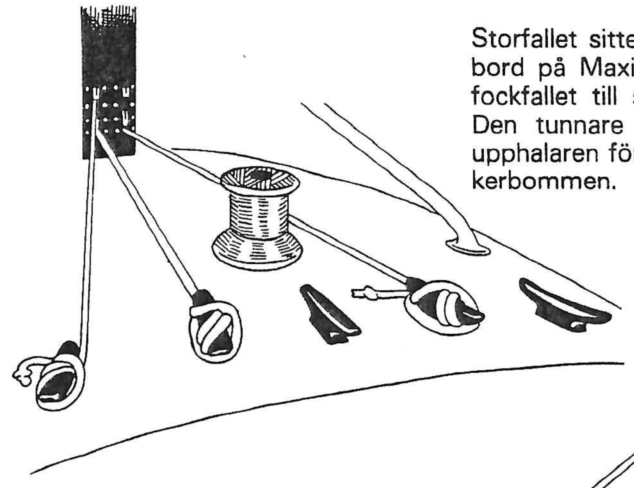
Se då och då över hakarna på fockfallet och på fockskotet på äldre Maxi-modeller. De behöver smörjas oftare än man tror.

Glöm inte att göra en liten stoppknop i haländan på fallen och bomuthalaren. Då slipper du tråkiga små övningar med att få ut fallen rätt. Detta kan vara ganska tidsödande.

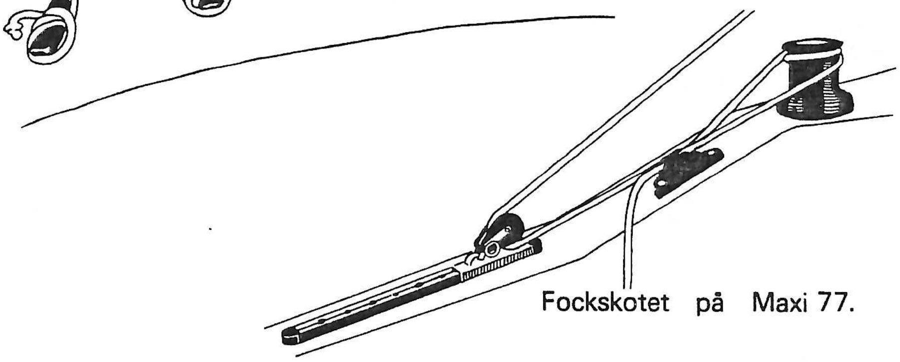
Skulle ett fall helt rappa ur kan man med hjälp av en styv wire t ex 4 mm 19 trådig trä in den ovanifrån. Lossa utgående skivbox eller mastfot för att få tag på wiren du har trätt ned.

När du ligger i hamn bör du se till att tågvirket inte ligger på däck eller i sittbrunnen. Häng istället upp fall och skot på mast och bom.

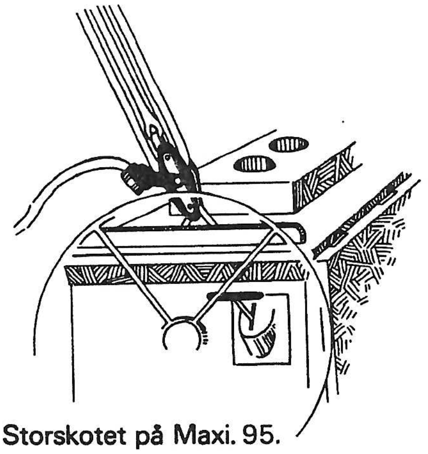
På hösten sköljer du tamparna i ljummet vatten med lite tvättmedel i. Skölj rent i kallt vatten. Tågvirket går också att tvätta i tvättmaskin. Men då måste du linda in låsblocken i en trasa eller liknande så att dessa inte slås sönder.



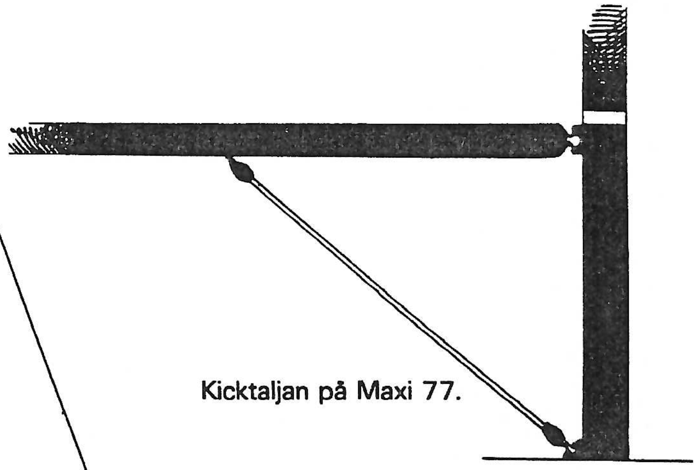
Storfallet sitter till babord på Maxi 77 och fockfallet till styrbord. Den tunnare linan är upphalaren för spinnakerbommen.



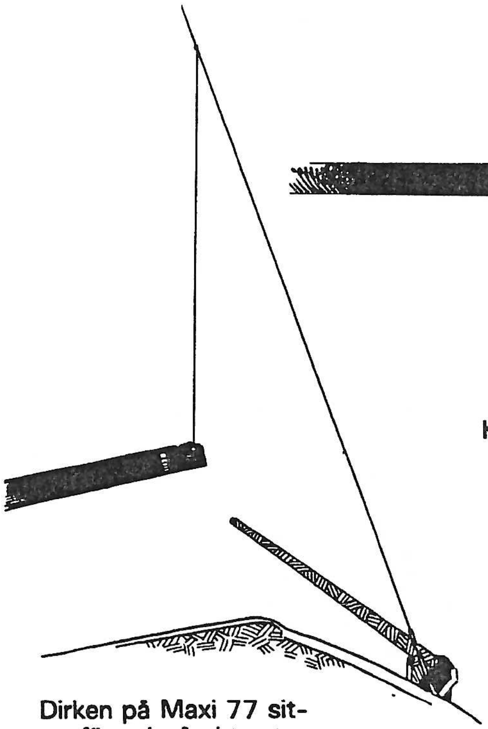
Fockskotet på Maxi 77.



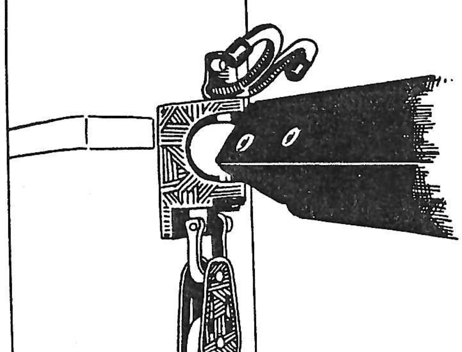
Storskotet på Maxi. 95.



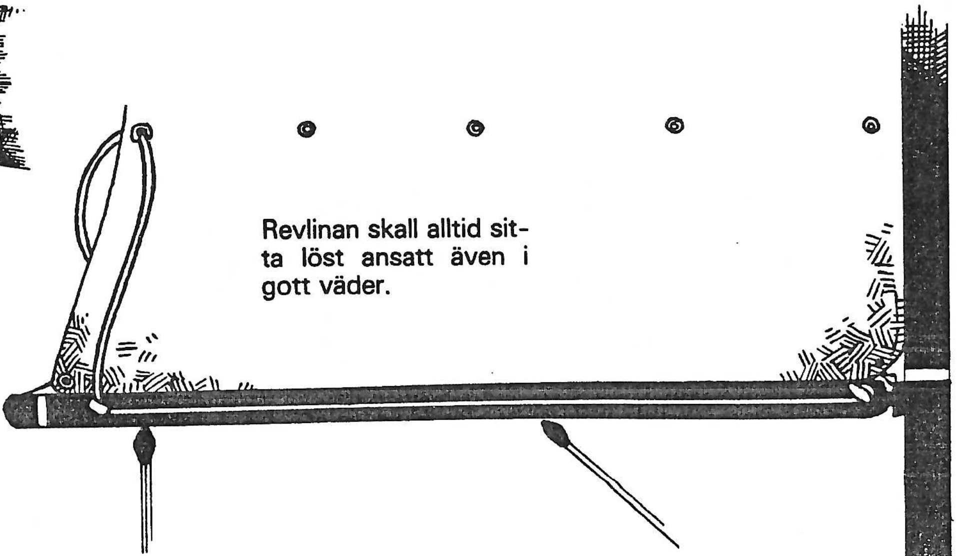
Kicktaljan på Maxi 77.



Dirken på Maxi 77 sitter fästad på akterstaget.



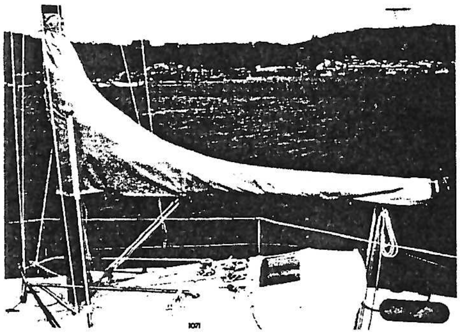
Med bomnedhalaren spänner du mastliket på storseglet.



Revlinan skall alltid sitta löst ansatt även i gott väder.

ÅSI-PRODUKTER FÖR DIN EGEN TRIVSEL.

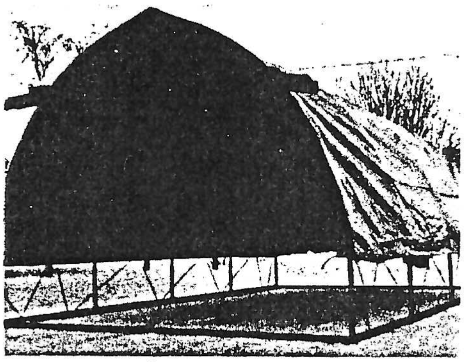
Som extrautrustning till din Maxibåt, kan du köpa bomtält, segelkapell, sprayhood, samt transportkapell. Och speciellt för Maxi 77 ett kapell för ruffingången. I alla Maxikapellen används en väderbeständig, vattentät båtkappväv i samspunnen polyester/bomull. Väven är både olje- och smutsfrånstötande. Den förenar naturfiberns självtätningsförmåga och ånggenomsläpplighet med syntetfiberns slitstyrka, färgäkthet och åldringsbeständighet. All duk testas kontinuerligt



Segelkapellet kan beställas till samtliga Maxibåtar. Det skyddar storseglet när du låter det sitta kvar på bommen.

Vred och öljetter i förnicklad mässing

Speciellt vreden är extra kraftigt dimensionerade. Efter förnicklingen är både vred och öljetter trumpolerade för att de skall smälta väl in i övrigt förnicklade och förkromade tillbehör på Maxibåtarna.



Genom Åsiverken kan du beställa båthus för vintertäckning. Båthuset består av zincromatbehandlade bågar med upprullningsbart kapell av flamskyddad PVC-belagd polyester.

Båtkapellrören är kraftigt dimensionerade

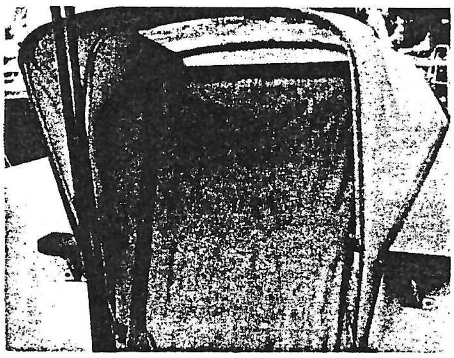
Rören av aluminium har stor motståndskraft mot mekaniskt slitage och korrosion. De naturanodiseras, vilket innebär att de genomgår en elektrolytisk ytbehandling. Den ger ett tjockt och tätt oxidskikt. (Nominellt 15 my.)

Fästen och beslag i mässing

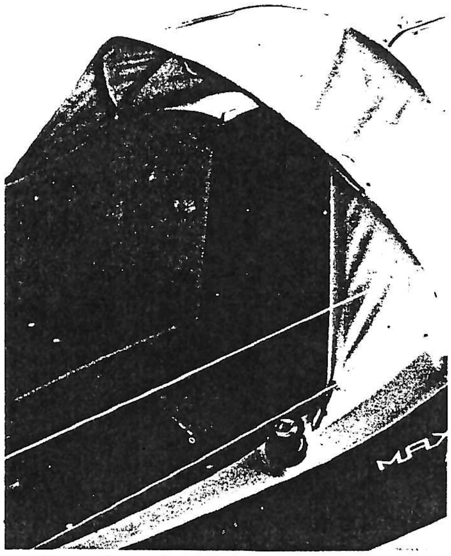
Alla fästen, fällbeslag och krokar är pressgjutna i mässing. Materialet är dimensionerat för högsta kvalitet utan att detaljerna fått ge avkall på vacker design.

Dragkedjor i polyester

I såväl kedja som band är det 100 % polyester. Polyestern tål både röta och mögel samt är mycket resistent mot saltvatten. Kedjan är 50 % starkare än konventionella metalltandade.



På Maxi 77 finns ett specialkapell för ruffingången. Bra att ha när du inte använder ruffluckan.



Sprayhood till båtarna är av samma höga kvalitet som de övriga kapellen.

Så här sköter Du dina kapell: Tvättning och impregnering

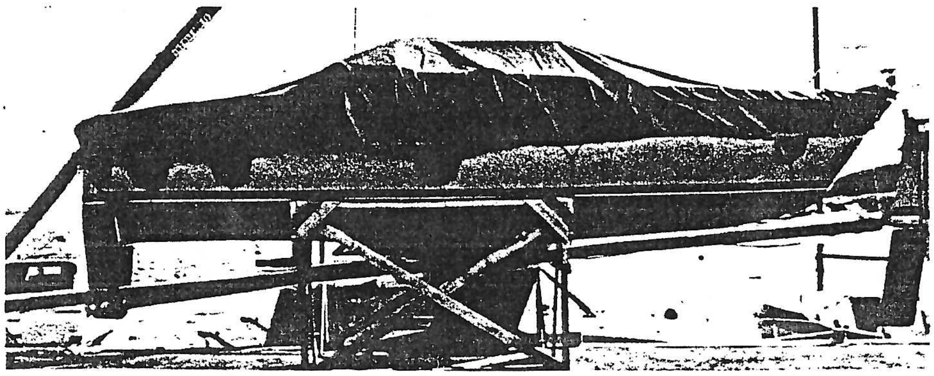
Det går bra att tvätta kapellen i tvättmaskin. För ett kapell på 10–20 m² går det åt 30 liter vatten. Tvätta 15 minuter vid 40° C. Använd tvålflingor. (Ej syntetiska tvättmedel.) Skölj 2 gånger i 40 gradigt vatten. Därefter sköljning en gång i kallt vatten. Neutralisera kapellet med ättiksyra, 2 g/l vatten i ungefär 5 minuter. Avsluta med sköljning 3 minuter i kallt vatten.

Omimpregnering

4,5 kg impregneringsmedel till 30 liter vatten. Värm till 40 grader. Låt maskinen gå i 10 minuter. Töm maskinen utan att skölja. Låt kapellet rinna av före torkning i torktumlare. Centrifugera inte. Torktid 30–40 minuter i max temp 120° C. Låt kapellet svalna så slätt som möjligt.

Enklare omimpregnering

Pensla på impregneringsvätskan när kapellet sitter uppspänt. Detta förutsätter uppehållsväder tills kapellet har torkat. Skölj däcket efter impregneringen, då spilld impregneringsvätska kan göra däcket halt och tillfälligt fläckigt.



Transportkapell av PVC-belagd nylon. Något tyngre och starkare än konventionellt använt material.

AB ÅSIVERKEN
Box 51
662 00 Åmål
Tel. 0532/120 00

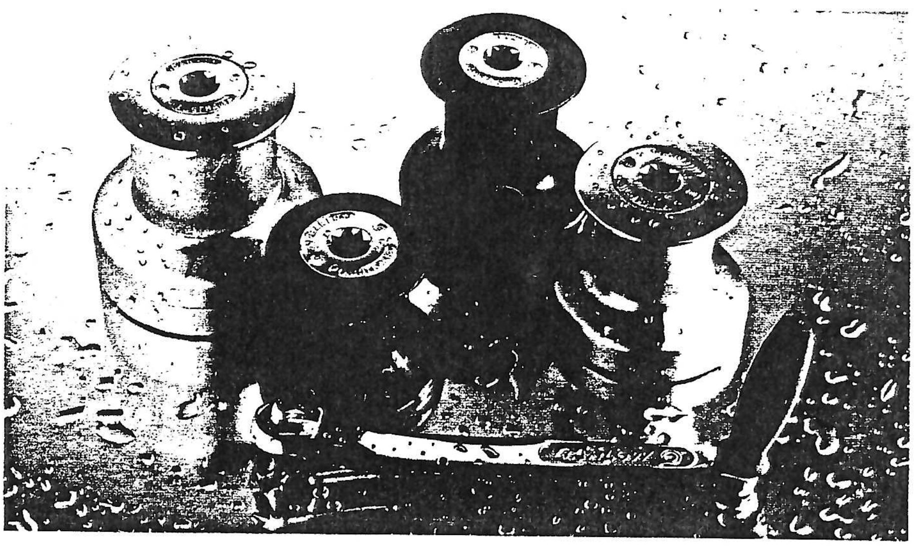
ÅSI

DET ÄR VIKTIGT ATT HÅLLA WINCHARNA RENA.

Minst två gånger per säsong bör du plocka isär wincharna. Torka bort allt gammalt fett. Och smörja in delarna på nytt med speciellt Barlow-fett eller annat vattenbeständigt fett.

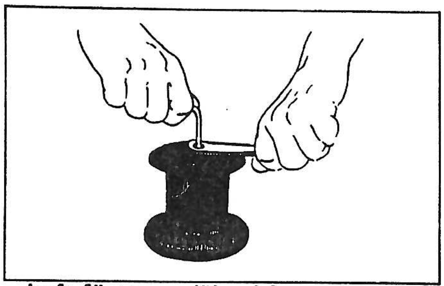
Likadant gör du vid vinterupptagningen. Men då tvättar du också med fotogen.

Låt sen wincharna ligga isär under vintern. Bara något infettade. Och innan sjösättningen smörjer du in dom igen och monterar ihop dom.

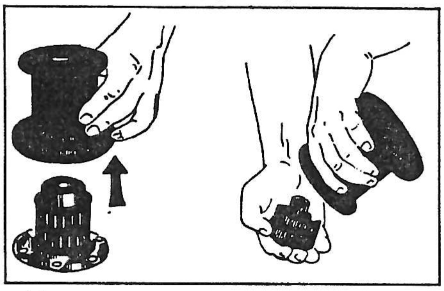


Wincharna på Maxi 68 och 77.

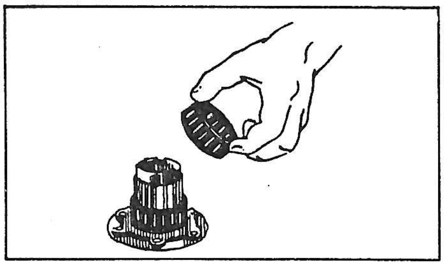
En sexkantsnyckel och hållare följer varje båt. Med dom lossar du centrumskruven i topphylsan.



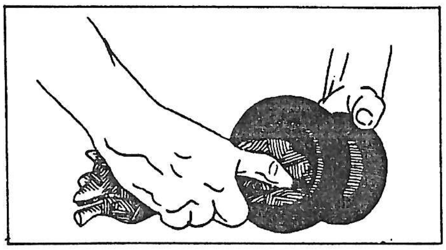
Lyft först av själva kåpan. Därefter vänder du kåpan upp och ned i din hand och frigör försiktigt topphylsan. Gör det försiktigt så att inte fjädrar och spärrhakar flyger i sjön.



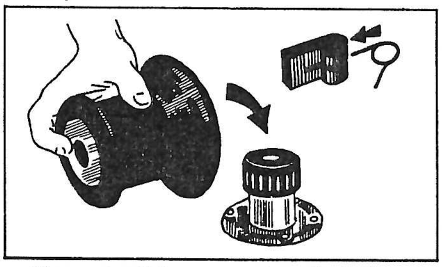
Kläm ihop fjädrarna på spärrhakarna så dom lossnar. Lyft av lagren. Winchen är helt isärtagen.



Gör rent noggrant. Även inuti kåpan. Saltvatten, fett och aluminiumavlagringar från trumman bildar en tjärliknande massa. Får den massan sitta kvar, kan winchen en dag sluta dra runt, när du ska skota.



Vid monteringen är det viktigt att fjädrarna i spärrhakarna sitter rätt. Annars kan inte backspärren fungera. Titta på bilden.

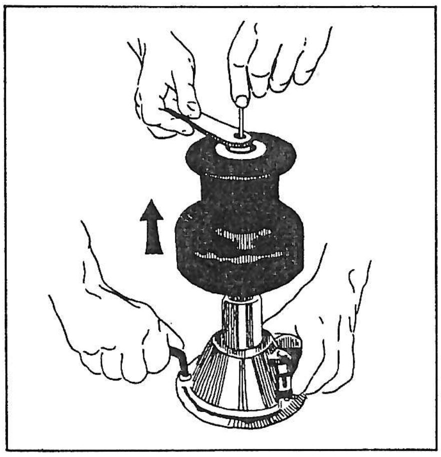


Placera ett lager runt spärrhakarna på toppen av winchfoten. Och ett lager i kåpan. Tryck ner topphylsan i kåpan och håll ett par fingrar på den, när du sakta för ner kåpan över foten. Skruva fast centrumskruven.

Wincharna på Maxi 87 och 95.

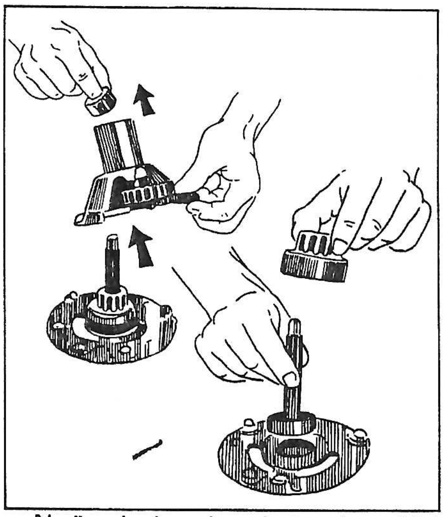
Lossa centrumskruven i topptrumman med sexkantsnyckeln och hållaren. Följer varje båt.

Lyft ur topptrumman och ta bort kåpan. Var försiktig så inte spärrhakar och fjädrar flyger bort. Kläm ihop fjädrarna i spärrhakarna och ta bort dom.



Dra av lagren och lossa växellådan med sexkantsnyckel. 4 skruvar.

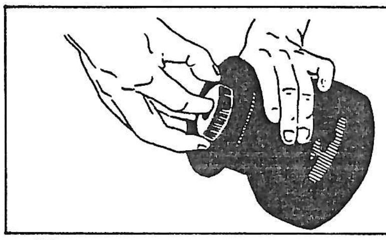
Lyft av växellådan från winchfoten och ta bort packningen i toppen på växellådan.



Nu är winchaxeln och dess kugghjul lösa. Plocka bort dom. Gör sen rent noggrant. Speciellt inne i kåpan, då saltvatten, fett och aluminiumavlagringar från trumman tillsammans bildar en tjärliknande massa. Får den massan sitta kvar, kan winchen sluta dra en dag, när du ska skota.

Vid monteringen är det viktigt att fjädrarna sitter rätt i spärrhakarna. Annars fungerar inte backspärren. Se bilden.

Ett tips när du ska sätta topptrumman i kåpan: skjut in den lite snett och skruva ner den. Då kan du hålla spärrhakarna med tumme och långfinger tills du fått ner underkanten på topptrumman i kåpan.



Sportmanship International ab

Tel. 031/49 06 30

Tipsrutan!

(Underhållningsserie i oändligt många avsnitt)

Tipsrutan är ett försök att förmedla tips om t.ex. prylar, tillbehör, utrustning, installationer, målningsbehandling etc.etc.

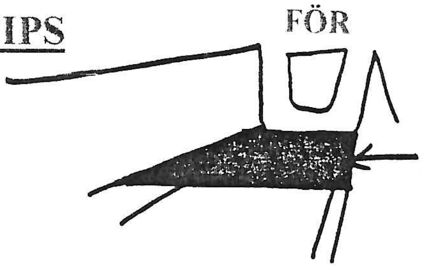
Det kan handla om hur man placerar en båtvärmare, som i detta utskick. Eller om motor och propellerval, om ankarutrustning, placering av block och vinschar, dränering av stuvfack, pentryarrangemang, ruffventilation och mycket annat.

Alltså: Du som har något litet eller stort att komma med, Skriv några rader eller gör en teckning och skicka detta till någon i styrelsen t.ex.:

Hans Blomquist
Skogsklockevägen 74
181 57 Lidingö

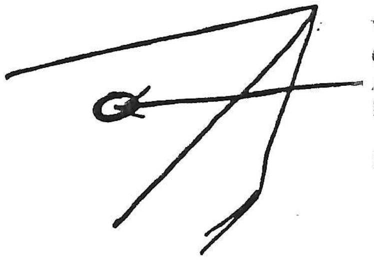
SOMMARTIPS

1



SKIVA ÖVER RYGGSTÖDET I FÖRPIKEN GER EXTRA STUVUTRYMME

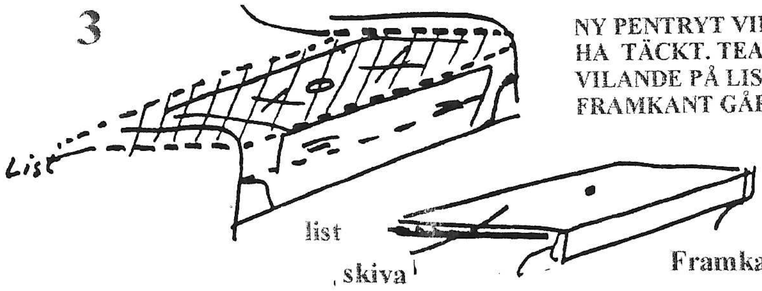
2.



VENTIL PÅ FÖRDÄCK GER BÄTTRE CIRKULATION AV LUFTEN FÖR DEN SOM KOJAR FÖRUT

Electrolux eller annan går bra

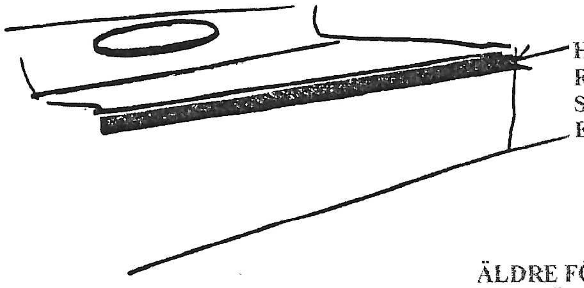
3



NY PENTRYT VILL MAN GÄRNA HA TÄCKT. TEAKSKIVA VILANDE PÅ LISTER MED EN FRAMKANT GÅR BRA.

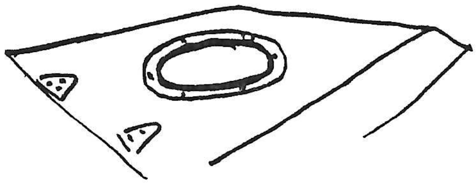
Framkant vilar på befintliga socklar

4



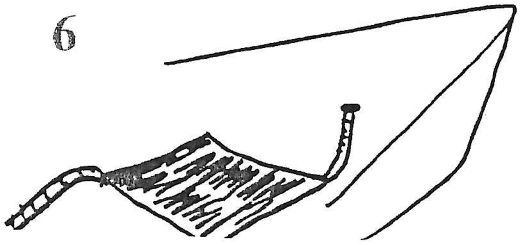
HÄRDLACKADE TEAKLISTER RUNT SITTBRUNNEN SKRUVADE INIFRÅN GER ETT OMBONAT INTRYCK

5

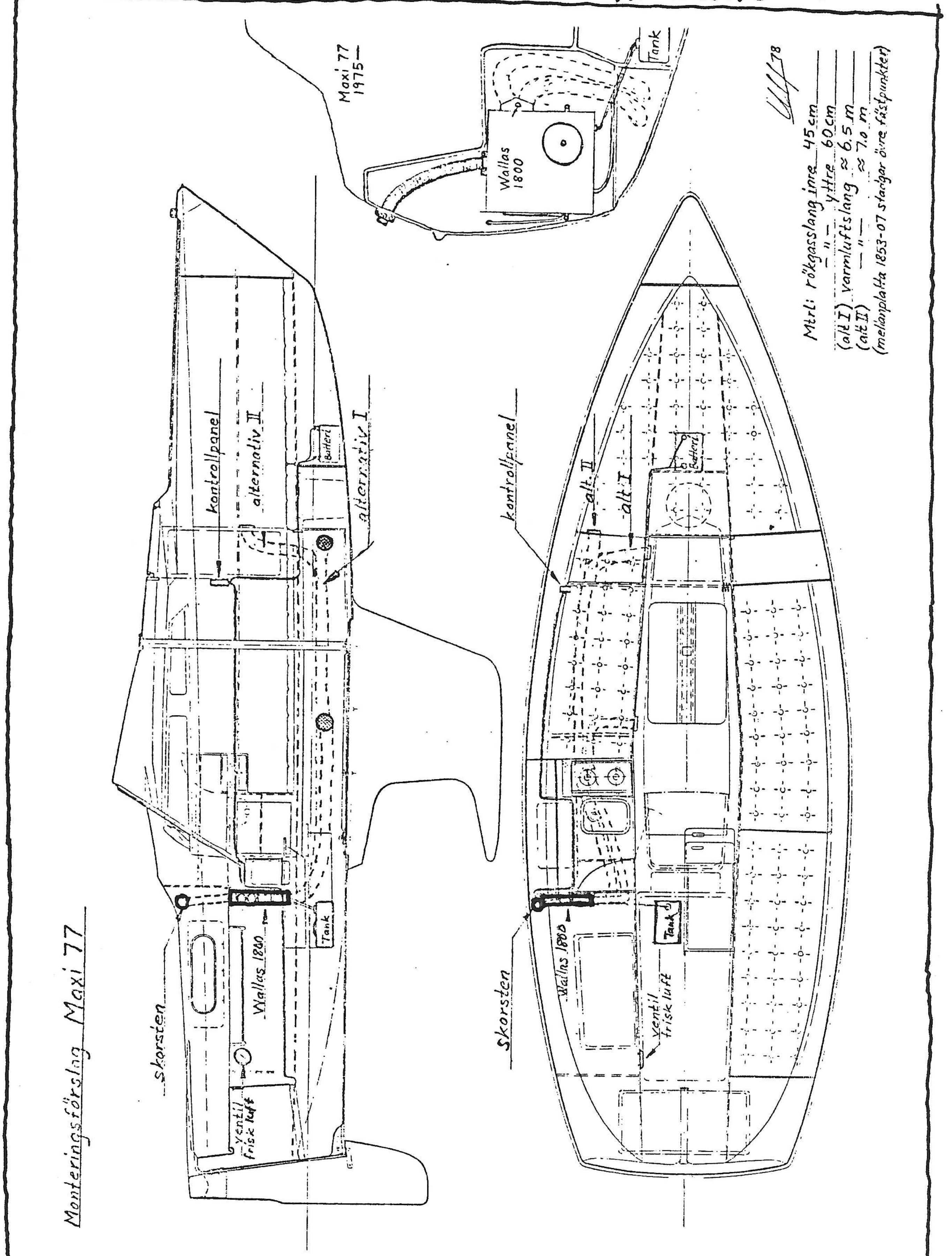


ÄLDRE FÖRLUCKOR KAN FÖRSES MED SKYLIGHT. BORRA-FILA UPP RUNT HÅL EFTER KAJUTA-FÖNSTERRAMAR + PLEXI-GLAS

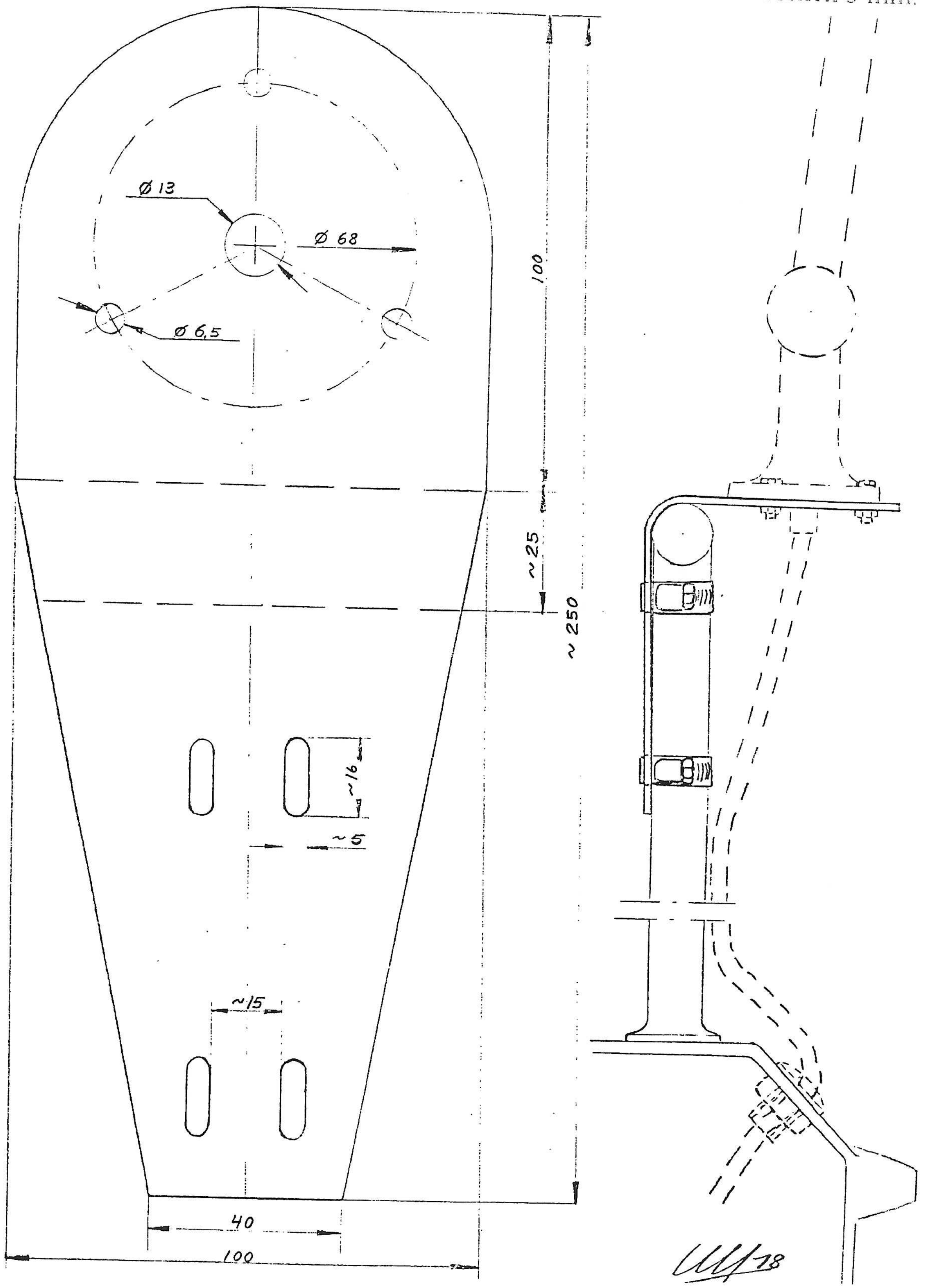
6



VETOS GUMMIVATTENSÄCK MED MONTERING AV PÅFYLLNING FRÅN DÄCK OCH PLACERING I KÖLSVINET FÖRUT GER BÅTEN BÄTTRE BALANS OCH MINDRE SLAGSIDA ÅT BABORD

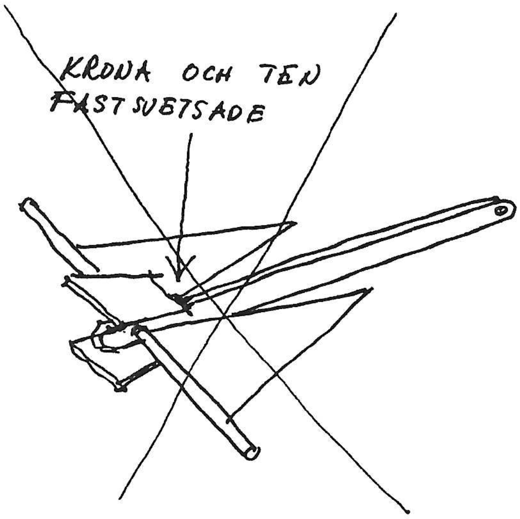

Monteringsförslag Maxi 77
skorsten
Wallas 1800
ventil frisk luft
Tank
kontrollpanel
alternativ II
alternativ I
Batteri
alt II
alt I
Maxi 77 1975—
Wallas 1800
Tank
Mtrl: rökgasslang inre 45 cm
— " — yttre 60 cm
(alt I) varmluftslang ≈ 6,5 m
(alt II) — " — ≈ 7,0 m
(mellanplatta 1853-07 stödjer övre fästpunkter)

ANTENNFÄSTE avsett att fästas på akterpulpit vid ena stödbenet.
Nedan angivna mått passar bl.a. Lafayette båtantenn. Material rostfritt 3 mm.



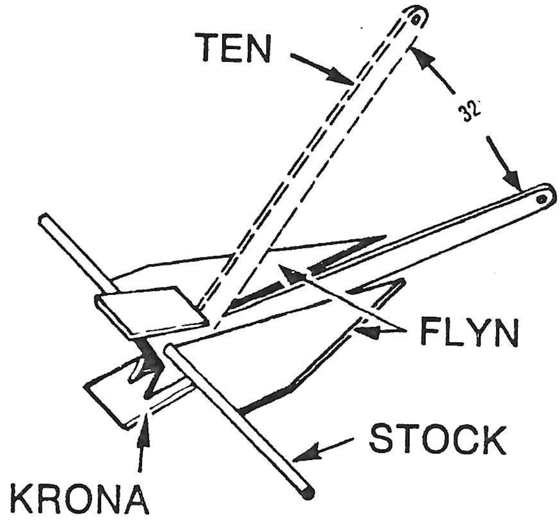
Tyvärr blev tipsrutan nr 5 något vilseledande. Den kunde tolkas som om vi varnade för Danfoth ankaret, vilket vi absolut inte vill göra. TVÄRTOM .

Det ankare som många av oss råkat ut för, och nästan aldrig fått att fästa, är en av de otaliga kopiorna av Danforth ankaret. Det finns säkert bättre och sämre kopior och denna klart dåliga kopia kännetecknas av att kronan sitter stumt fast i tenen.



Dålig kopia

DANFORTH

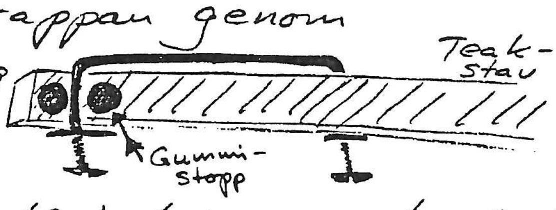


MAXI-77 utan inombordare

Barnsits med mat- & pysselbord:

Drag ut nedersta lådan (= trappsteget) 15 cm. Såga till plywoodbit som täcker öppningen. Fixeras i sidled med klossar på undersidan. Lådan behöver vid stillaliggande ej fixeras men vid gång (grundstötning) sprint genom borrhål i låda och plywood mot stuvningsutrymmet. Där sitter barn 1-5 år bra.

Gör så fyrkantig plywoodskiva som är ca 5 cm bredare än trappstegen. Kanta den, - mot spill. Skruva fast teakstav på bägge långsidorna. Teakstaven går akteröver på bägge sidor om trappan genom tex mässinghandtag som skruvas fast på ömse sidor om trappan.



Avpassa lätt lutning på bordet så hålles det i läge av 2 gummidörrstoppar h ≈ 1 cm (en) (Kuntze, Slöjdgatan) på var teakstav, - stopparna stöder mot mässinghandtaget.

Lägg kudde under 1-2åring så räcker det även för 4-5-årings ätande, läsning, teckning mm.. Barnet sitter nära föräldrarna i sittbrunn men ändå säkert. Använt den i 4 säsonger själv. De två handtagen är enda ingreppet på båten.

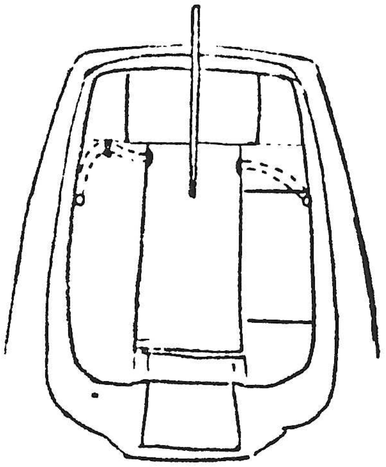
Mats E Nilsson
Maxi 1208 KRABAT.

DRÄNERING AV SITTBRUNNSBÄNKAR

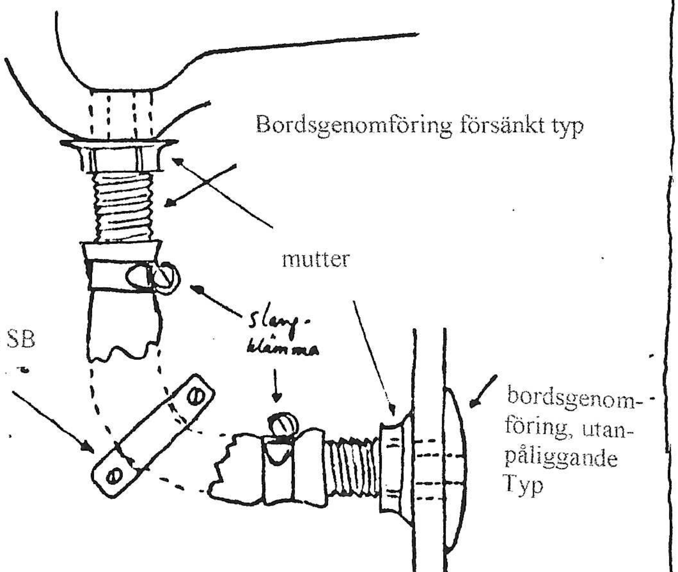
På de ställen där vattnet står som djupast i rännan borras lodräta hål, se placering i fig. Vågräta utloppshål borras, som mynnar t ex i samma höjd som de befintliga utloppshålen. Obs dock att stickkojens dyna måste få plats samt att en ev durktrall måste kunna tas ur. För och akter om de lodräta hålen filas eller fräses laminatet ur snett för att passa de försänkta bordsgenomföringarna. Flänsen på dessa måste sågas eller filas av för att få rum i rännan. Glöm ej täta med tätningsmassa! Se figur.

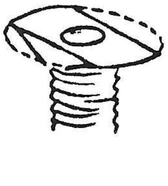
3. För dem som ännu ej råkat ut för blötläggning av innehållet i SB stuvfack under kojerna kan följande förebyggande tips vara på plats: En genomföring för elkabel till akterlanternan finns längst ned (!) i aktre stuvutrymmet. Om slagvatten kommer in i det och båten lutar, rinner slagvattnet lätt in till utrymmet under stickkojen och vidare förut. Täta genomföringen med någon tätningsmassa!

Placering av slangar och bordsgenomföringar samt bygel på skottet mot aktre stuvutrymmet



Vertikalt snitt genom monterad dränering





Flänsen på bordsgenomföringen av försänkt typ tas av på två sidor. Det lodräta hålet i laminatet försänks på motsvarande sätt.

Tips-rutan

Att byta gummibälgen i S-drevet:

Behövs: 13 mm fasta nycklar och hylsor — framförallt men naturligtvis även andra verktyg
17 " " " " "
momentnyckel
en järnstång högst 14 mm tjock och c:a 30 cm lång
medhjälpare

Tid: en hel dag från morgon till kväll

Ett par dagar före själva operationen töms drevet på sin olja. Bind en plastpåse runt för att kvarvarande oljedropp så mycket som möjligt skall rinna ur. Det blir ändå tillräckligt smetigt när man senare delar drevet.

När man så ska till: montera inte bort gas- och stoppreglage. Bind upp dem mot babordssidan. Endast kallstartreglaget lossas liksom fram/backmanövrering. Tag nu bort bakersta motorfästet, skruvarna runt klämringen (den som pressar bälgen mot sitt säte) och de sex bultar som håller fast drevet vid motorn. Det som nu hindrar den senare från att tippa framåt/bakåt är avgasröret och drevets klokoppling i motoraxeln.

Be medhjälparen ta plats i ruffen mot motorn. Sätt in järnstången i de hål på var sida som finns framtill nederst på drevet ung. där det nedersta paret 17 mm-bultar suttit. Med denna på plats ska man sedan kunna ganska lätt hantera och styra drevet vid ur- resp. isättning.
Lossa avgasröret från motorn.
Medhjälparen juckar nu med motorn från sitt håll, ägaren med hj. av järnstången drevet åt sitt håll. Bakåt uppåt. Lyft ur!
Var rädd om sätet som bälgen skall täta mot!

Med drevet (25 kg) på lämplig arbetsbänk:
Lossa de sex bultarna på undersidan av bälgen. Dela drevet. Byt O-ringen mellan drevhalvorna. Gör noga rent det spår där den nya bälgen ska sitta. Lägg bälgen i spåret. Sätt ihop drevhalvorna. Drag åter de sex bultarna med momentnyckel (4 kpm).

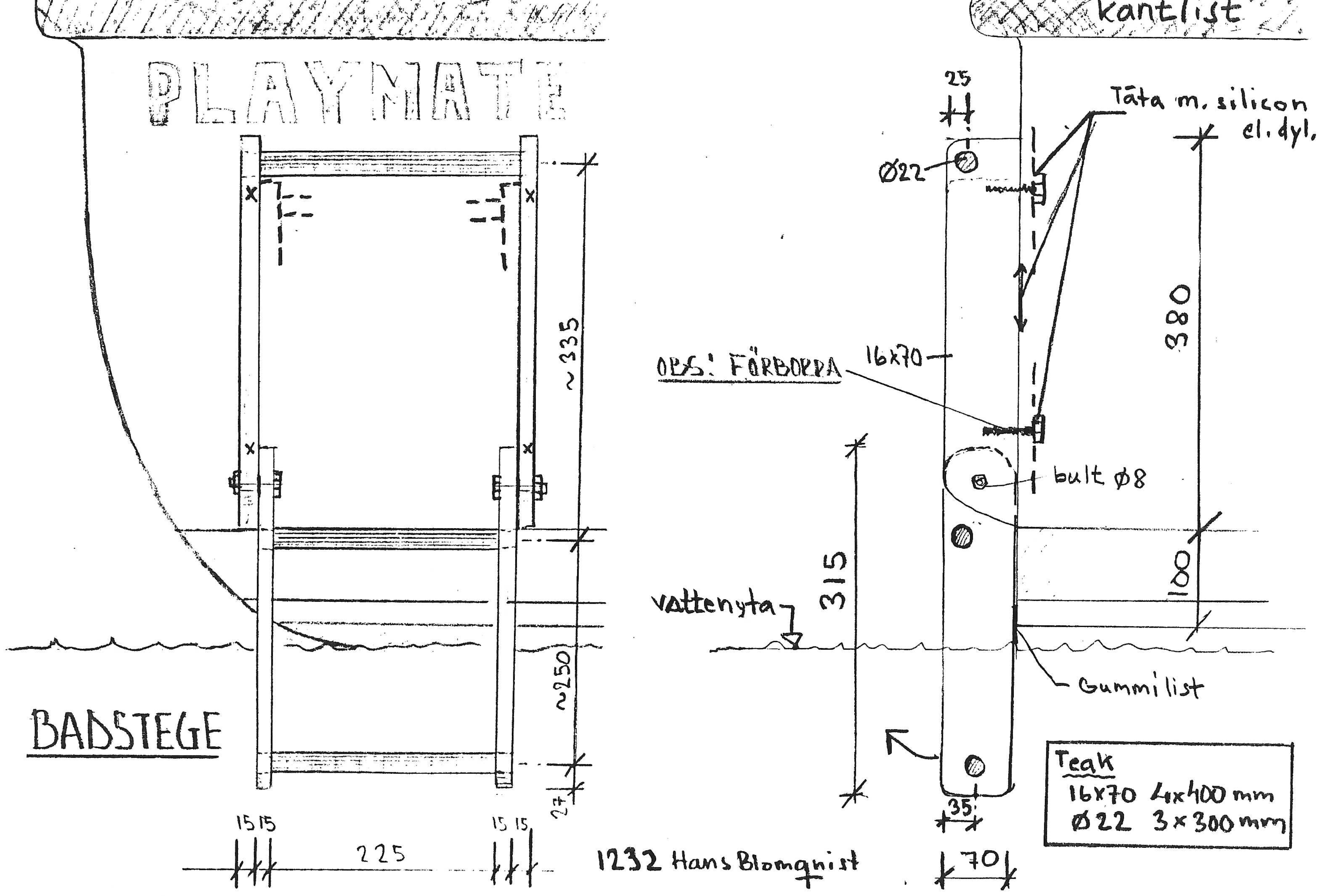
Kontrollera sätets jämnhet i båten.
Lägg klämringen på plats på sätet. Stick ner drevet genom klämringen. Jucka ihop det med motorn. Kräng den nya bälgen in under klämringen och se till att vulsten på bälgens ytterkant väl passar i klämringens spår. Skruva fast drevet vid motorn. Montera avgasröret. Skruva fast klämringen (2 kpm).

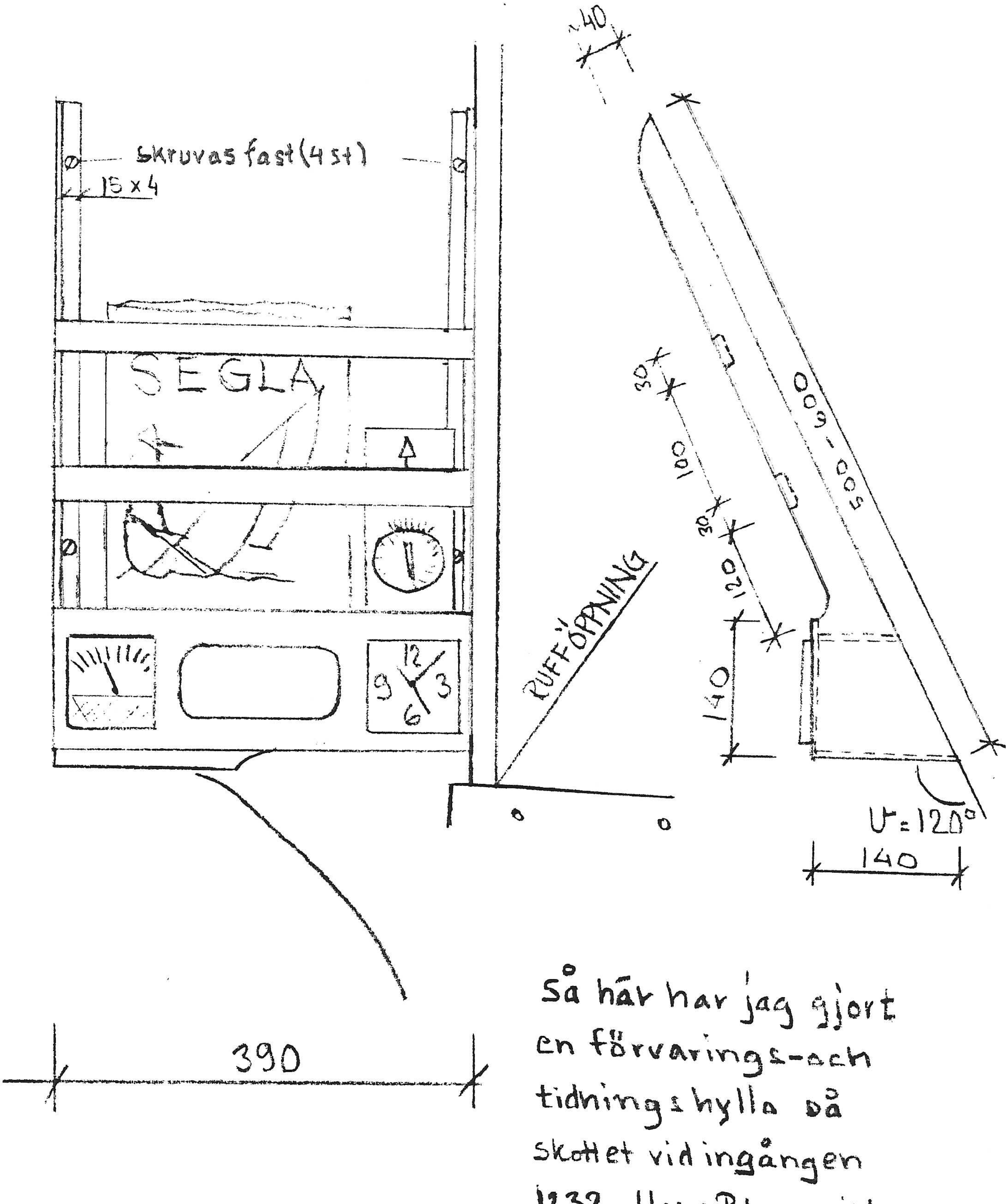
Så här långt klarar ni resten själva.

Använd absolut inget fett eller tätningsmassa! säger man på Volvo.

Var heller inte lika nervös vid sjösättningen som jag var. Det håller tätt. Tänk på att klämringen pressar ihop bälgens tätningsvulst 2,5 - 3 mm mot sätet.

Lycka till!
önskar Sven-Anders Salvén
i Maxi 77:an Alexandra
Täby

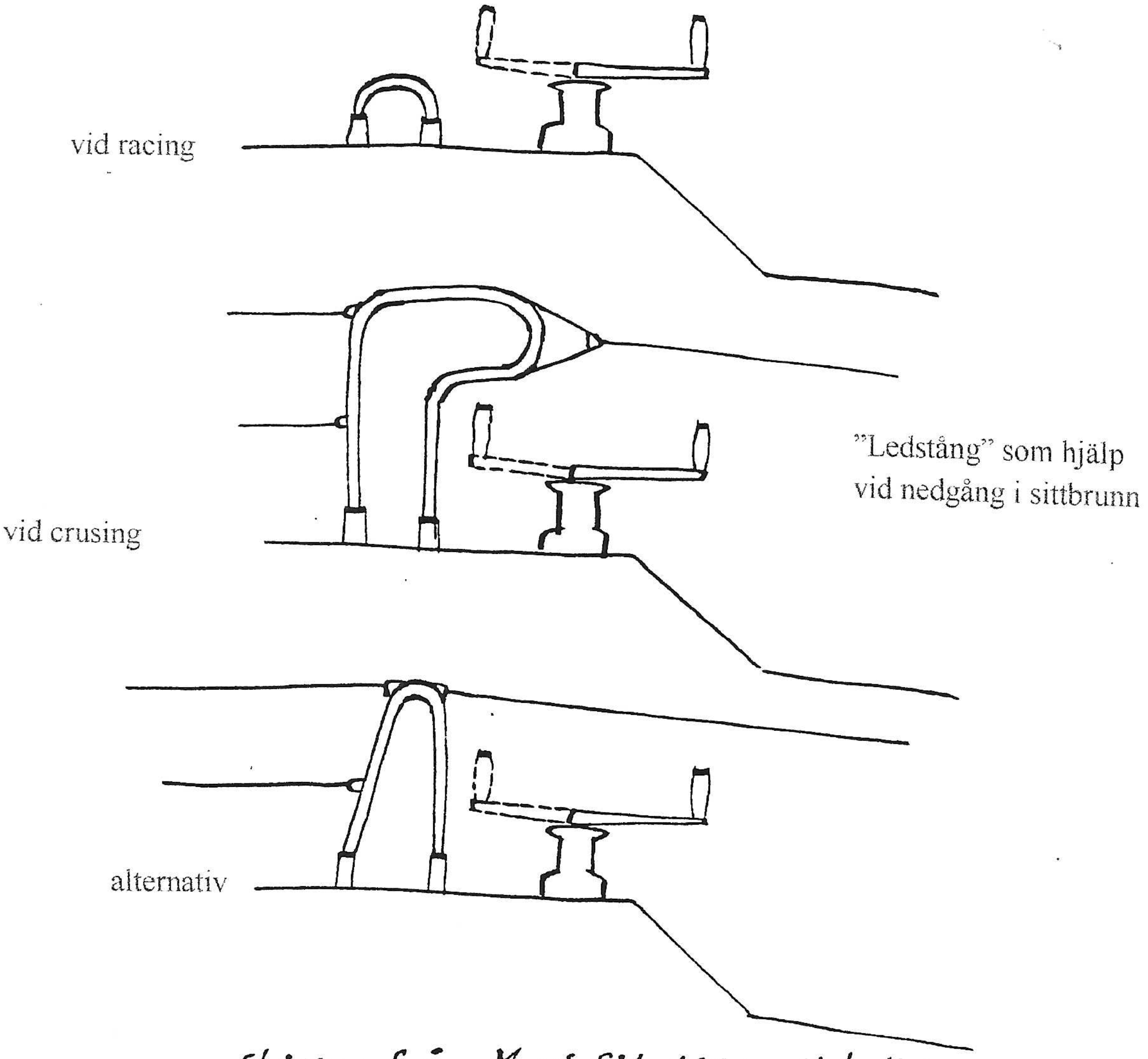

PLAYMATE
kantlist
BADSTEGE
~335
~250
27
15 15
225
15 15
25
Ø22
Täta m. silicon el. dyl.
16x70
OBS! FÖRBORRA
380
bult Ø8
100
315
vattenyta
Gummilist
35
70
Teak
16x70 4x400 mm
Ø22 3x300 mm
1232 Hans Blomqvist



Så här har jag gjort
en förvarings- och
tidnings hylla på
skottet vid ingången
1232 Hans Blomquist

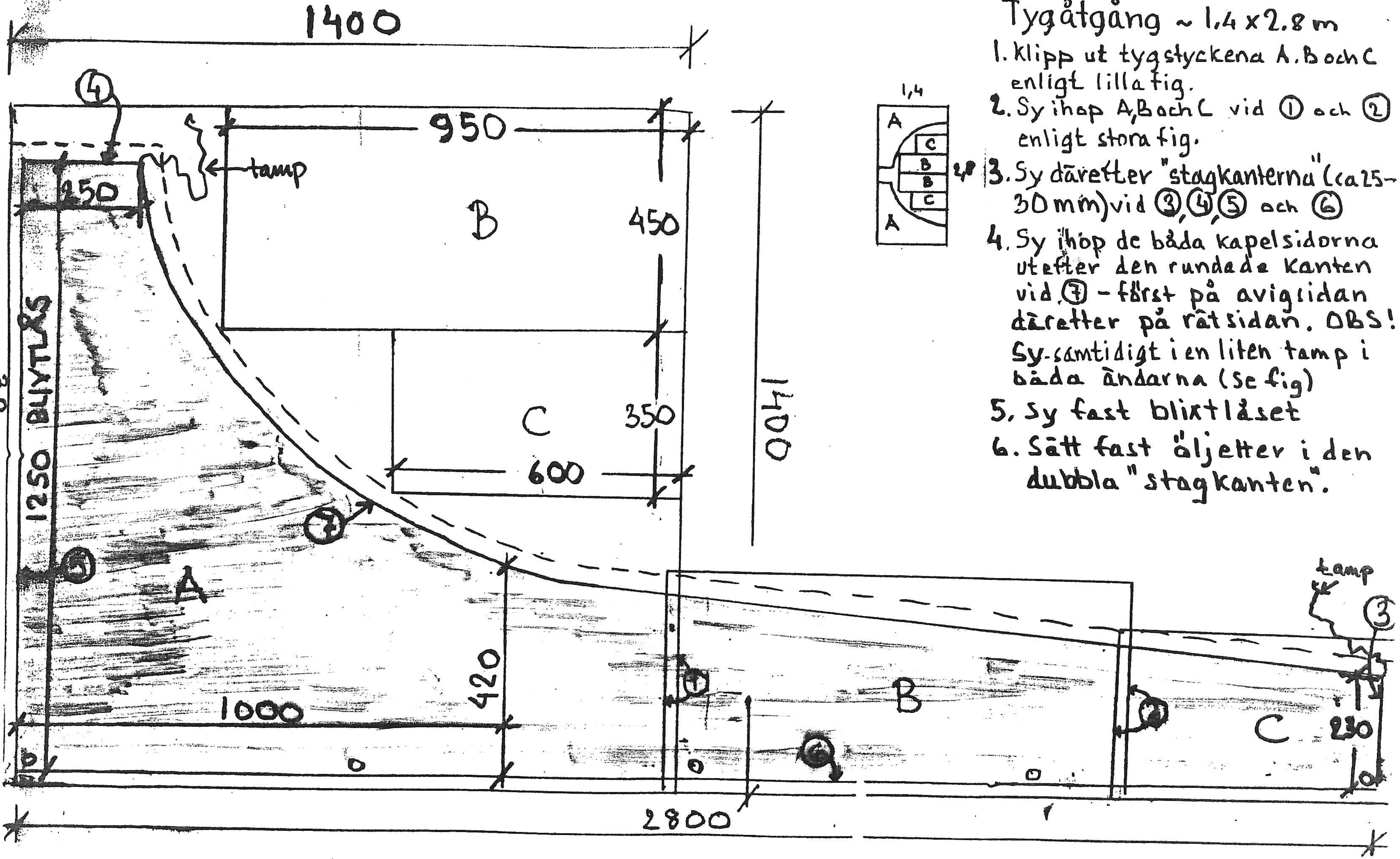
Månadens TIPS

Arrangemang för **MANTÅG** på Maxi 77
Enligt Lennart Ågren nr 95



Skisser från Maxi SM 1982 Mats Ericson

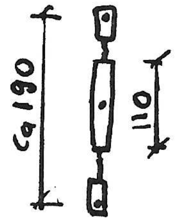
SEGELKAPELL

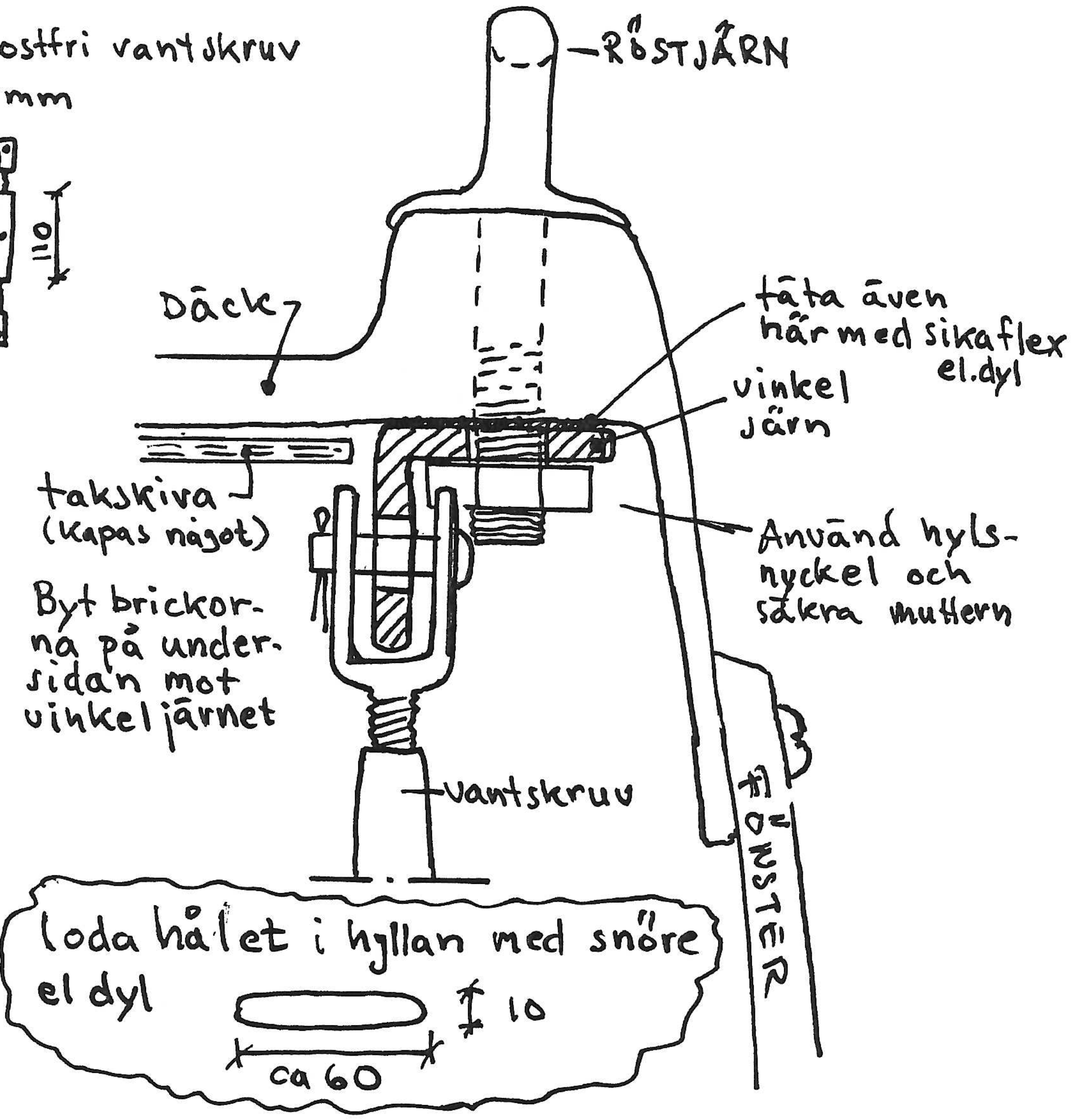


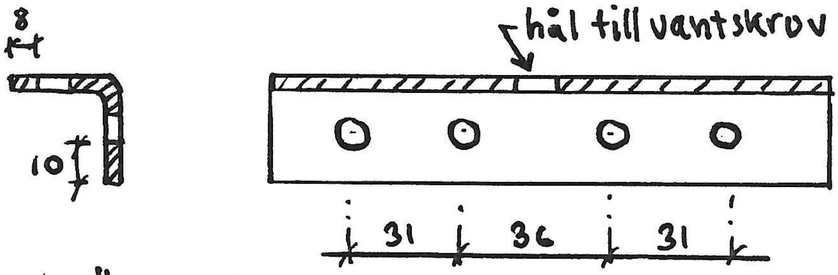
Skala 1:10

Tygåtgång ~ 1,4 x 2,8 m

1. Klipp ut tygstyckena A, B och C enligt lilla fig.
2. Sy ihop A, B och C vid (1) och (2) enligt stora fig.
3. Sy därefter "stagkanterna" (ca 25–30 mm) vid (3), (4), (5) och (6)
4. Sy ihop de båda kapelsidorna utefter den rundade kanten vid (7) – först på avigsidan därefter på rätsidan. OBS! Sy samtidigt i en liten tamp i båda ändarna (se fig)
5. Sy fast blixtlåset
6. Sätt fast öljetter i den dubbla "stagkanten".





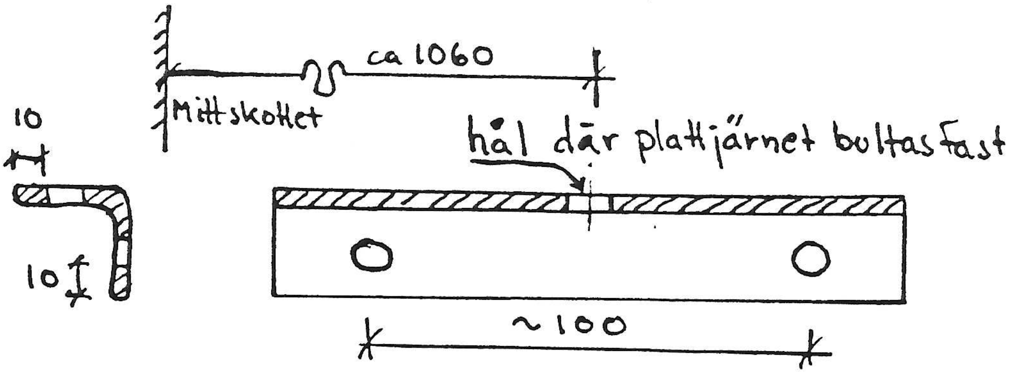


<u>övre vinkeljärn</u> 30x30x3 $l \approx 150$

hålen borras ø 10

OBS! Kontroll mät avstånden mellan röstjärnsbultarna (Dessa mått hade jag)

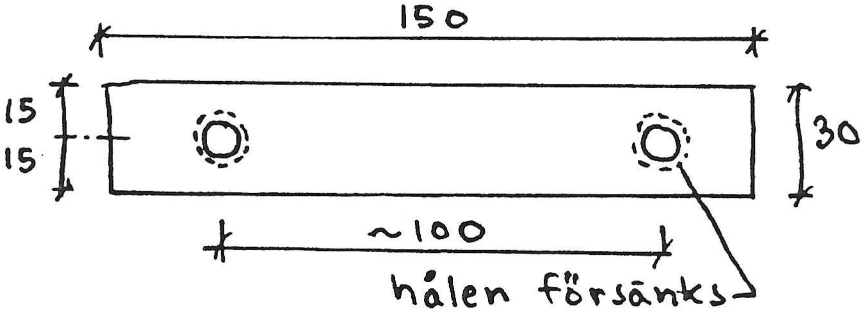
(Betr. undre infästningen se 4/85) "1232"



<u>Undre vinkeljärn</u> 30x30x3 l ≈ 150
hålen borras ø10

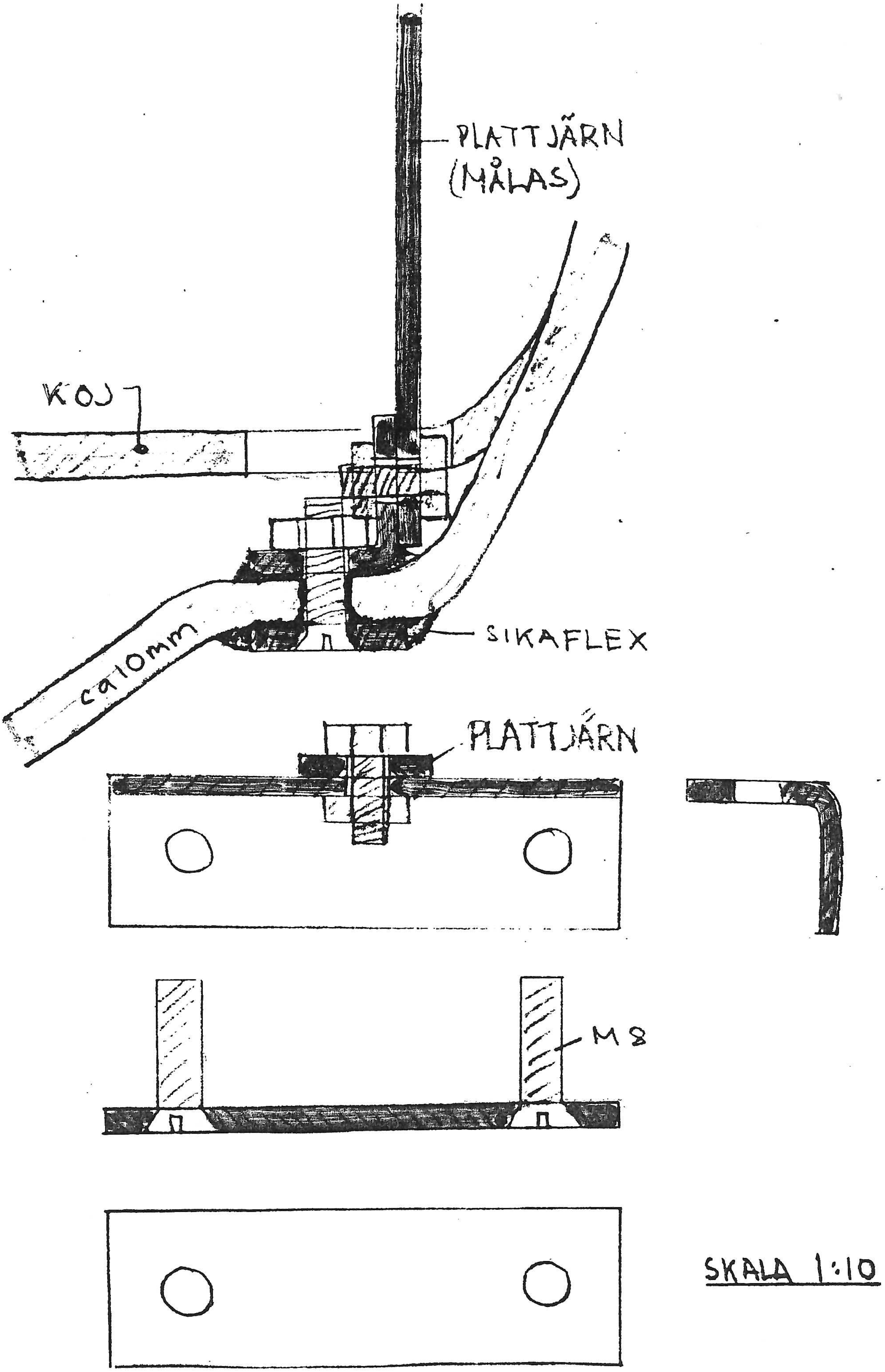
<u>Plattjärn</u> 5x25 l = 820 målas
i passande färg till klädsel
ett hål ø10 i vardera änden 8mm från
kanten. (dragstag)

På undersidan av skrovet, i "vecket",
bultas <u>ett syrafast plattjärn</u> fast
till vinkeljärnet ovan med rikligt
med sikaflex både innanför och
på utsidan (och emellan). Se fig
i bulletin nr 4/85. (Borra + fila
upp ett hål i kojen ~40 x 180 först)



<u>OBS!</u> Bulta fast platjärnet (dragstaget) med
det undre vinkeljärnet innan
"botten boltarna" dras.

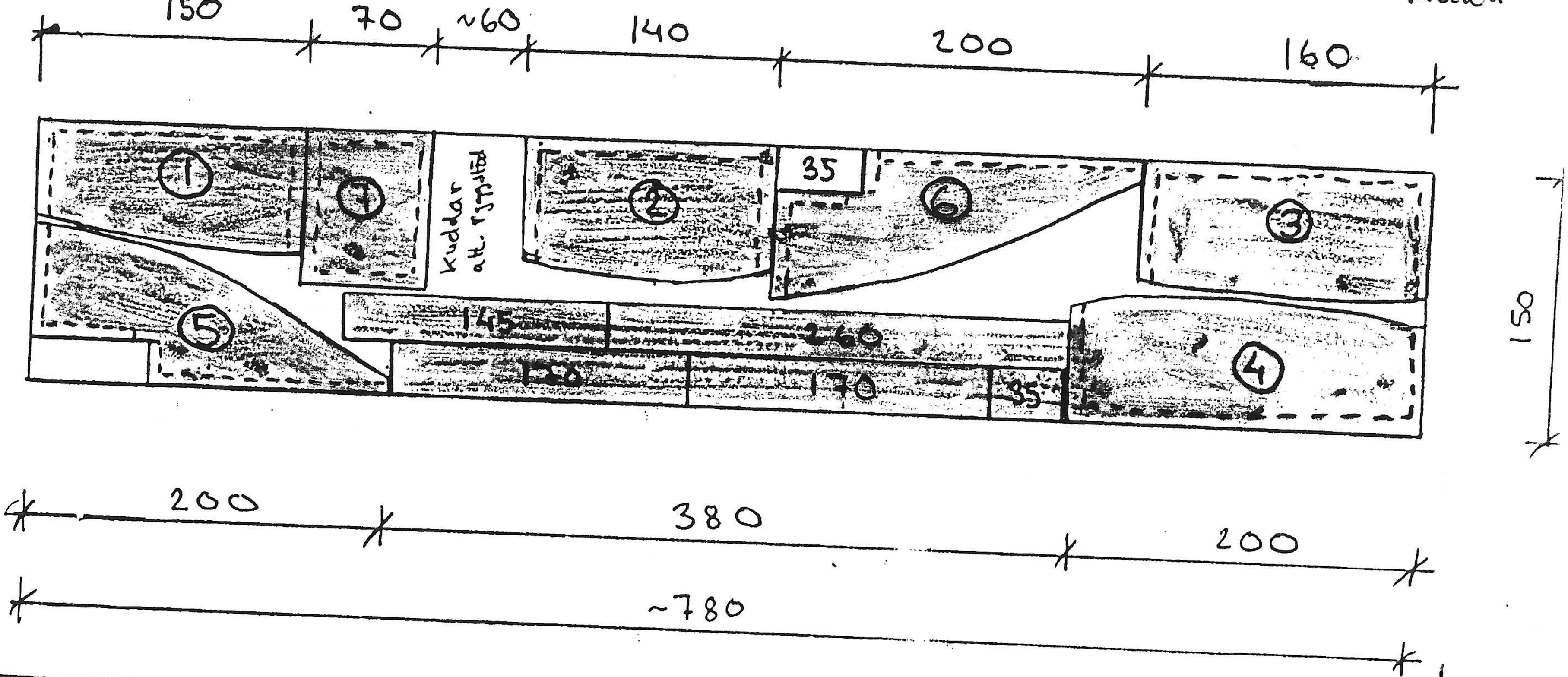
"1232"



(Se även sid. 58) 40c 84-85

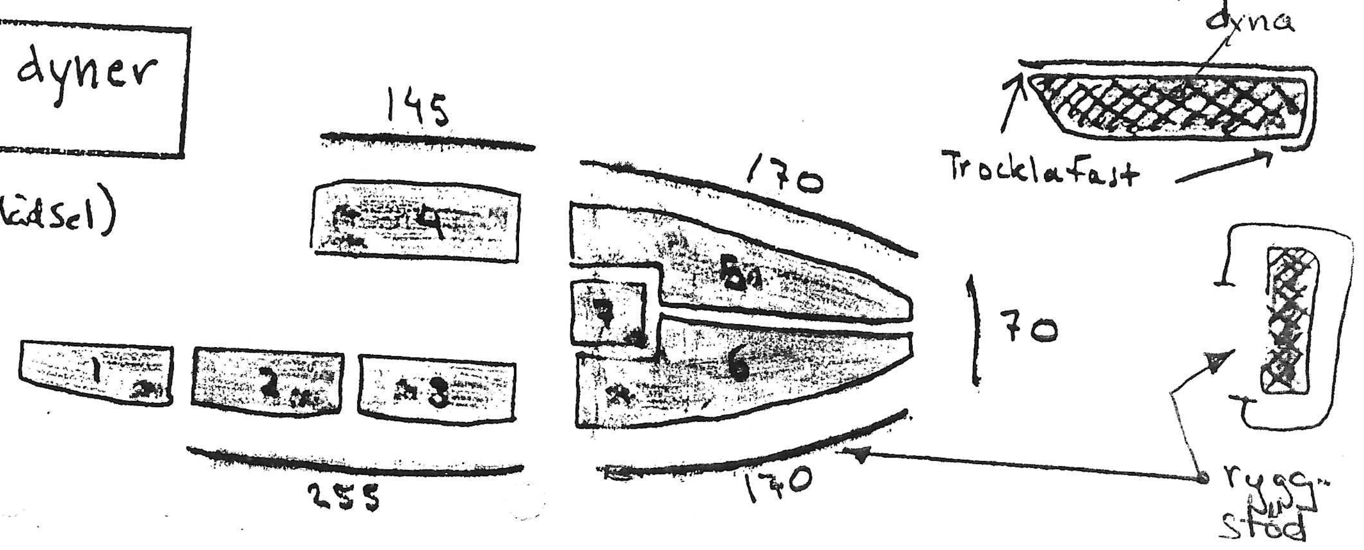
OMKLÄDSEL AV DYNOR

-1976 års modell



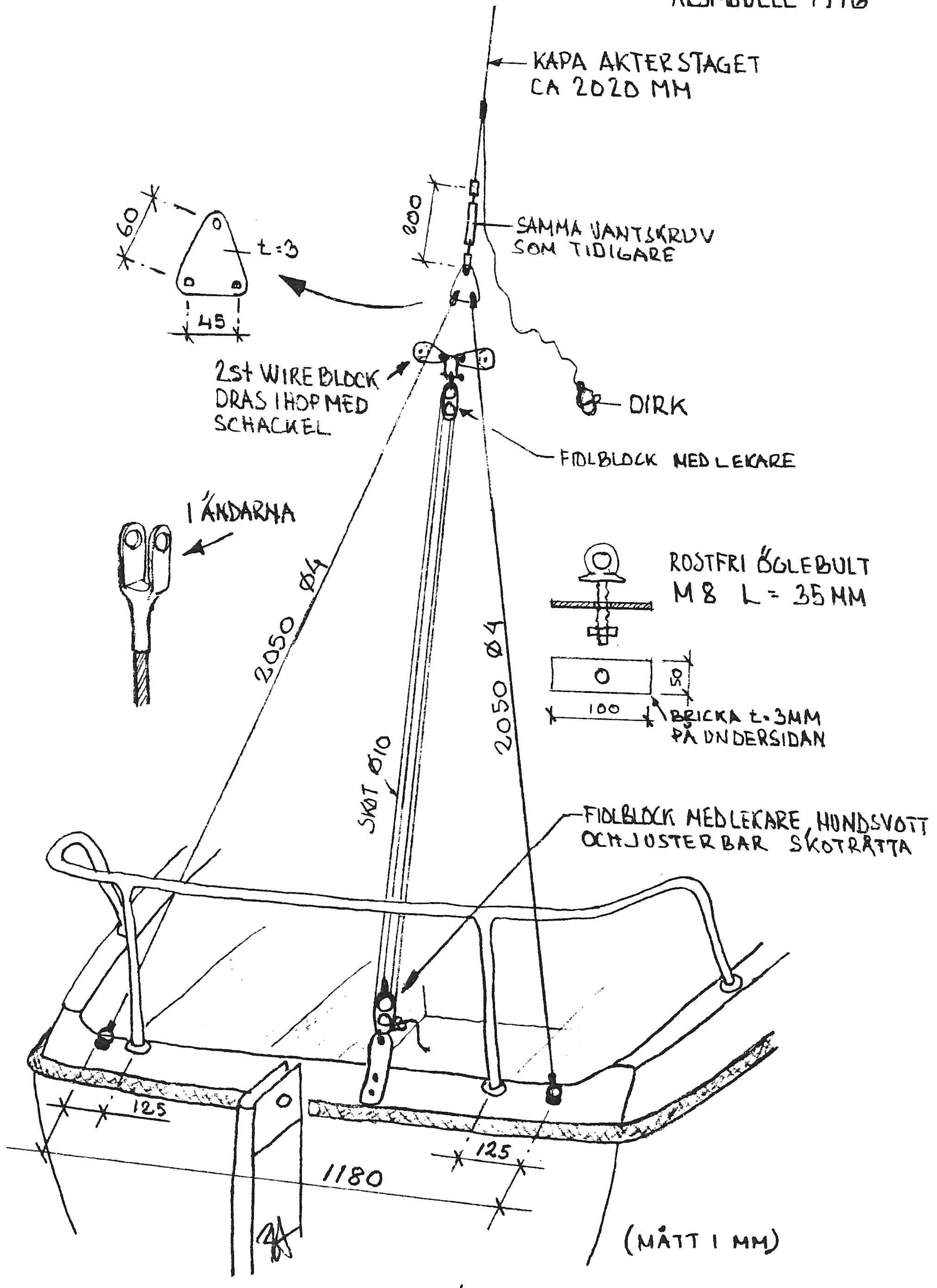
OBS! Kontrollmät Era dyner först.

62 kr/m (långhårig vinylklädsel)
tråd 15 kr (750 m)
(1981-02-01)



Bt-85, 1232

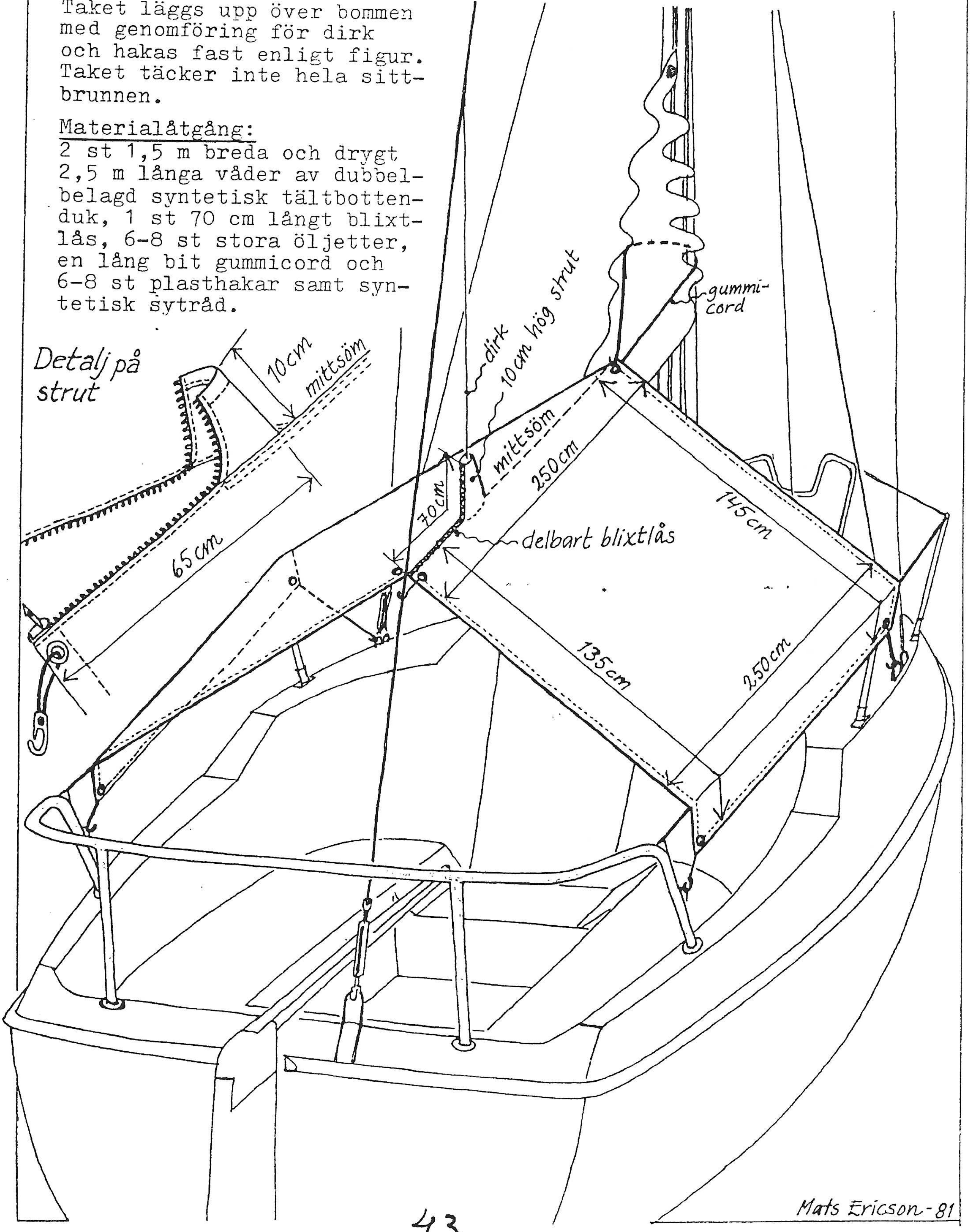
SÅ HÄR HAR HANFOTEN LÖSTS PÅ 1232
ÅRSMODELL 1976



Sittbrunnstak till Maxi 77

Taket läggs upp över bommen med genomföring för dirk och hakas fast enligt figur. Taket täcker inte hela sittbrunnen.

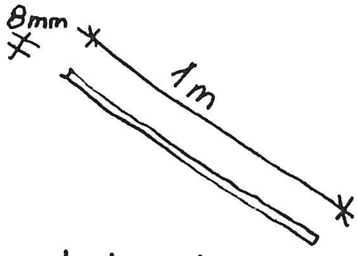
Materialåtgång:
2 st 1,5 m breda och drygt 2,5 m långa våder av dubbelbelagd syntetisk tältbottenduk, 1 st 70 cm långt blixtlås, 6-8 st stora öljetter, en lång bit gummicord och 6-8 st plasthakar samt syntetisk sytråd.



Sluta strula när du skall **fylla på sprit i köket**

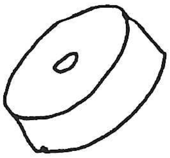
Genom att höja eller sänka slangen ökar, minskar eller stoppar du påfyllningen av röd T-sprit

Inget spill eller strul!

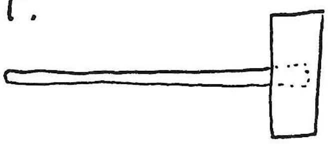


1. Ca 1 meter plastslang. Ytterdiameter ca 8mm.

2. Ett gammalt lock till en plastdunk. Borra eller smält ett hål med ca 5mm diameter.



3. Träng slangen genom hålet. Den sitter nu fast och sluter tätt.



Ett tips från Lady Wind 44 nr. 392

Tedd Munkesjö

SWEDEN
08/11 98 22
10 06 99

On the Rocks

Ett annorlunda kylsystem för din båt

Din fritidsbåt behöver ett kylsystem. I marknaden tillgängliga system är förminskade hushållsskåp av kompressor, absorptions eller termoelektrisk typ vilka senare ej producerar is och som vid hög yttertemperatur har driftsvårigheter. Sjögång stör absorptionssystemet. Brinnande gas- eller vätskelåga innebär risk. Elektrisk drift kräver mycket ackumulatorer och långa laddningstider. Kompressorer och motordrift för laddning är bullersamt särskilt inom små utrymmen. Motordrivna kylkompressorer och isackumulering är relativt komplicerade och utrymmeskrävande samt kräver även de daglig körning av huvudmotor. En strömbudget vill man helst slippa.
Mot denna bakgrund har ett annorlunda system utvecklats som för sin kylande funktion icke behöver någon tillförsel utifrån av varken elektrisk mekanisk eller värme energi. Systemet kan användas i alla välisolerade boxtyper.

Fördelar

Ingen elkraft	Ingen motorkraft
Inga extra båtbatterier	Inget buller
Ingen batteriseparator	Ingen värmekraft
Ingen tomgångsladdning	Inga brinnande lågor
Lättinstallerad	Ingen brandfara
Snabb nedkylning	Litet platsbehov
Inga rörliga delar	Liten vikt
Underhållsfritt	Okänslig för krängning

Så här går det till

Från gasflaskan doseras flytande köldmedium med magnetventilen till förångaren där det övergår i gasform och på vanligt sätt tar ångbildningsvärme från förångaren, islådan och boxen. Gasen avgår genom en slang till friska luften eller leds ned i vattnet där den omedelbart löser sig. Magnetventilen styrs elektriskt av termostaten som är ställbar för önskad temperatur.
Som köldmedium har valts flytande ammoniak med lågt arbetstryck och högt förångningsvärme. Detta ger låg flaskvikt och och många kalorier per flaska. Förångningstemperaturen är låg −32 °C vilket gör det lätt att frysa is, förvara glass och om man så vill ger möjlighet till djupfrysning. Genom att kalorierna ligger färdiga att använda bestämmes effekten enbart av den takt med vilken de kan utnyttjas.

On The Rocks standardbox

Om du inte har eller bygger en välisolerad box själv har vi en komplett standardbox som tar liten plats och rymmer 20 liter. Boxen är isolerad med 50 mm polyuretan och både invändigt och utvändigt överdragen med vakuumformat plastmaterial. Förångaren är inbyggd i boxen.

On The Rocks gasflaskor

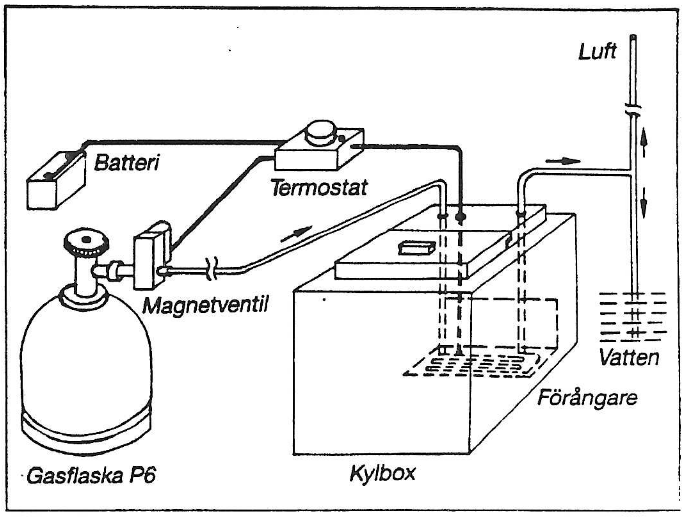
AGA Specialgas, Lidingö har åtagit sig att leverera och senare ta emot och fylla gasflaskor. De svarar för provtryck, ventilunderhåll, flaskunderhåll samt utrangering utom när vanvård föreligger. Kostnaderna ingår i drivmedelspriset.
För dem som ej själva kan lämna och hämta flaska kan man ta emot, fylla och returnera flaska men frakt betalas av mottagaren. AB Fraktaren i Norrköping åtar sig även ombesörja fyllning och transport. Med stigande skåptäthet kommer liknande service att kunna ordnas även på andra platser.

Installation

För bästa kylekonomi placeras boxen så svalt som möjligt, helst utanför ruffutrymmet, exempelvis i en sittbrunnsbänk. Gasflaskan bör aldrig placeras i ruffen. Huvudventilen bör vara lätt åtkomlig. Box och flaska placeras nära varandra.
Standardslangen mellan flaska och box är 3 meter men kan levereras upp till 8 meter. Slangen kan ej skarvas i efterhand.

Myndigheters föreskrifter

Användare av olika gaser och tryckkärl är underkastade olika bestämmelser. Systemet har därför utvecklats i samförstånd med ÅPF:s tryckkärlsavdelning, Arbetarskyddsstyrelsen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Produktkontrollnämnden och AGA Specialgas som gasspecialister.
On The Rocks vars namn är skyddat är det enda system av denna typ som har tillstånd av Kemikalieinspektionen.



Slutord

Systemet fungerar framgångsrikt sedan mer än 15 år. Det kan användas i den största eller minsta fritidsbåt. Ett aggregat har i en Vega besökt Shetlandsöarna och Island. Andra har deltagit i tuffa havskappseglingar. Oss veterligen finns bara nöjda ägare. Systemet har sålts skvallervägen och direkt från oss då vi velat hålla god kontakt med våra kunder. Är du intresserad får du veta mer om du talar med oss direkt eller med någon av ägarna som har erfarenhet av kylsystemet *On The Rocks.*

Nedan en förkortad lista på ägare av *On The Rocks* som av intresse och i mån av tid lovat svara på de frågor du vill ställa.

Namn	Båttyp	Telefon Bostad	Kontor
J Ellsen	P 28	08-32 68 37	08-67 09 40
R Ellsen	Vindö 32	0750-230 59	08-788 75 00
Bill Jubner	Ketch	040-44 34 18	040-762 20
A Kallner	Allegro	08-35 58 72	
Kent Magnusson	Brise de Mer 34	08-717 85 61	08-54 04 55
Hans von Matern	Katamaran	0764-224 81	08-67 92 45
A Olan	Trimaran	08-80 01 02	08-26 03 00
G Ringqvist	OE 36	08-717 31 09	08-44 91 90
A Thorstensson	Vinga 25	0121-103 00	
K Wedin	Cararra H	08-765 07 17	08-752 00 00
Björn Johansson	Albin 25 DL	08-22 39 87	08-746 82 24
Gunnar Kroon	Maxi 77	021-11 73 72	
Per Nettelman	Maxi 77	021-18 47 23	
Elving Holm	Fortissimo	08-754 43 87	
Klaus Helmrich	Diva 390	021-11 36 46	
Tord Berglund	50 Knop Racer	08-45 68 97	08-45 29 40

Ytterligare referenser lämnas på begäran. Kanske du vill tala med någon på din ort eller med just din båttyp.

Med seglarhälsning

FOURNATOR AB
Prästgatan 34
111 29 Stockholm
Tel. 08-100699

Civilingenjör S-O Rosenqvist
Tel. 08-119822, 0764-40676

Några data och mått

Systemet ger som standard 20 l kylutrymme och 300 gr is till drinken på några timmar.

Gasflaska special typ P6 med 7 kg kylmedium räcker i 14 till 42 dygn beroende på temperatur och isproduktion.

Manöverström för magnetventilen tas från båtens 12V elsystem eller torrbatterier. Strömförbrukningen är endast 1 – 2 Ah per säsong.

On The Rocks 20 l standardbox:

Mått: H = 320, L = 520, B = 370
Max total höjd med termostatlåda = 410

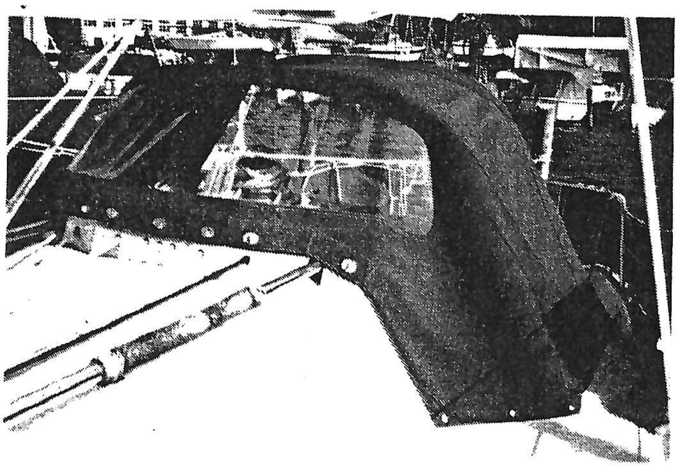
Nettovikt: 4,5 kg

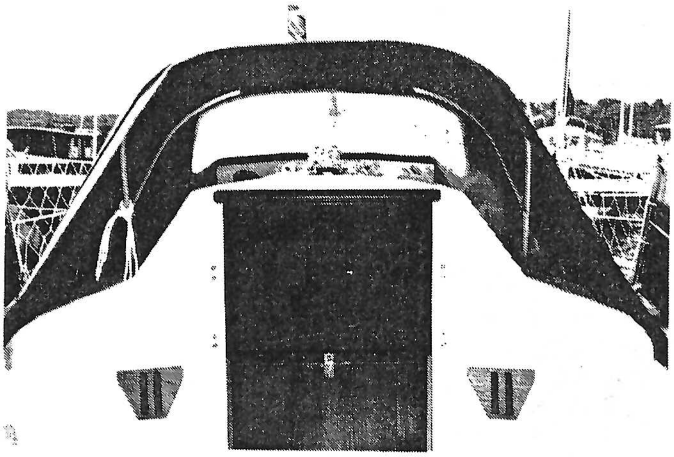
On The Rocks gasflaskor:

Storlek	P6	P11
Fyllning kg	7	12
Höjd	420	620
Diameter	300	320
Nettovikt	10	12

SÅ PIGGADE JAG UPP MIN MAXI 77:a

MED EN NY SPRAYHOOD SAMT SITTBRUNNSKAPELL OCH VINDSKYDD



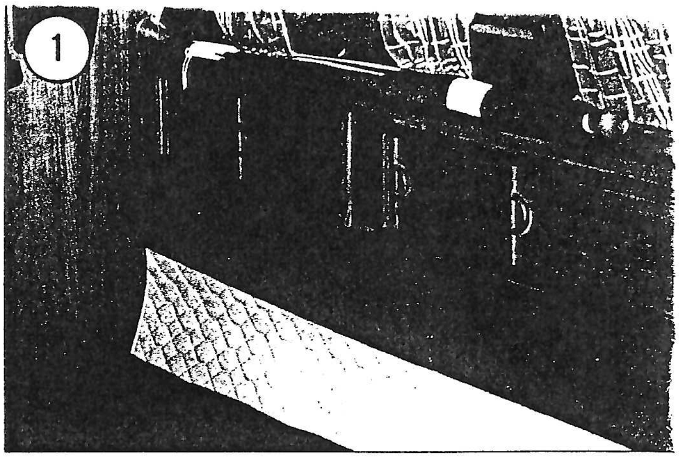


JAG MONTERADE TEAKLIST PÅ RUFFTAKET DÄR SAMTLIGA FALL GÅR IGENOM, SÅLEDES KAN ALLA SEGEL SÄTTAS IFRÅN SITTBRUNNEN.
FALLVINSCHEN FLYTTADES AKTERUT OCH FALLAVLASTARE MONTERADES DÅ KAN MAN ANVÄNDA VINSCHEN TILL FLERA FALL.
SPRAYHOODEN GÅR ATT FÄLLA FRAM ÖVER PULPETEN MED TVÅ SMÅ HANDGREPP.
SITTBRUNNSKAPELLET UPPSÄTTES MYCKET ENKELT: PÅ SPRAYHOODEN FINNS TVÅ DRAGKEDJOR DÄR KAPELLET FASTSÄTTES. AKTERUT UPPSÄTTES EN BÅGE SOM KAPELLET STÄCKS ÖVER. SB,BB SIDOR SAMT AKTERDELEN GÅR ATT RULLA UPP.

ÖNSKAS YTTERLIGARE INFORMATION GÅR DET BRA ATT KONTAKTA:

CHRISTER JOHANSSON
SKYTTELGRÄND 4
451 75 UDDEVALLA TEL.0522/86276 EFTER KL. 17^{00}

Så piggade jag upp min Maxi 77:a



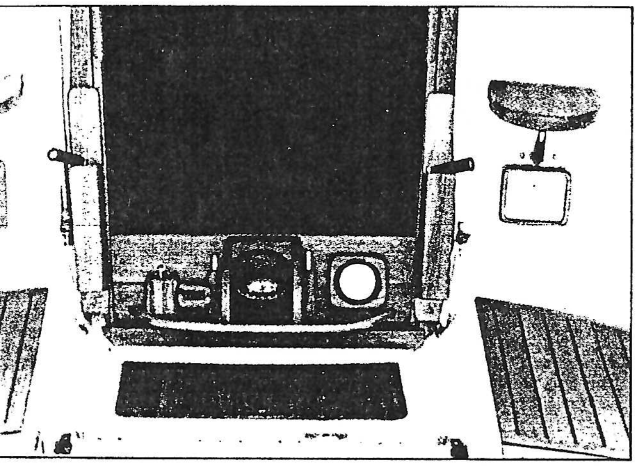
(1) 77:an saknar från början helt skåp på salongens båda sidor; det enda som finns är en hylla på var sida. Ett alternativ är att göra sidor med skjutluckor i teak. Dels försvinner en hel del av plastigheten, dels får man bättre ordning på sina prylar men framför allt mer plats. Längst akterut på styrbords sida görs en öppning utan lucka avsedd för sjökort och litteratur. Plasten under ryggstöden är isolerande.

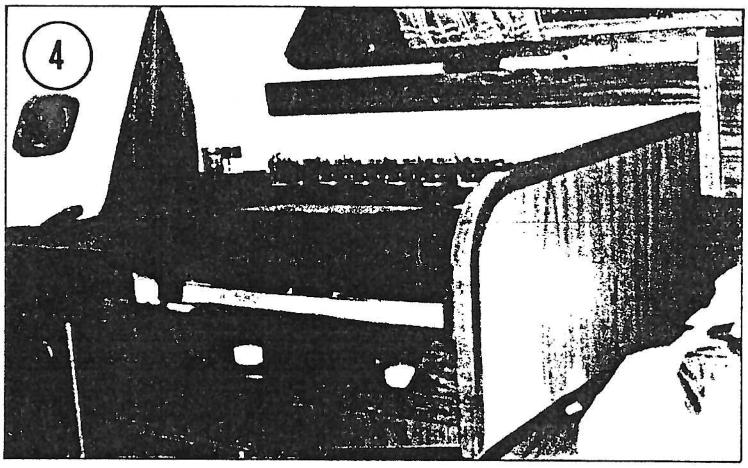
(2)(3) På styrbordssidan över stickkojen finns en öppning akterut som sällan används. Där har jag skruvat fast ett teakskott som innehåller all el-utrustning. Överst till vänster PR-radio, under den en vanlig FM-radio och ekolodet. Mikrofonen till PR-radion är framdragen till nergången så att den kan nås från sittbrunnen. Vidare är PR-radion kompletterad med en högtalare i sittbrunnen. På skottet sitter sedan kartläsarlampa, batteriavläsare (voltmeter) med tryckknapp, kikarställ vilket också lätt nås från sittbrunnen. Wallasvärmarens panel och strömbrytare för lanternor, loggbelysning m m plus ett extra strömuttag för strålkastare. På skottets nedre del sitter en panel med kompass och andra hjälpmedel. Panelen passar också i nergångens nedre del. Skottets baksida innehåller säkringar och huvudströmbrytare.

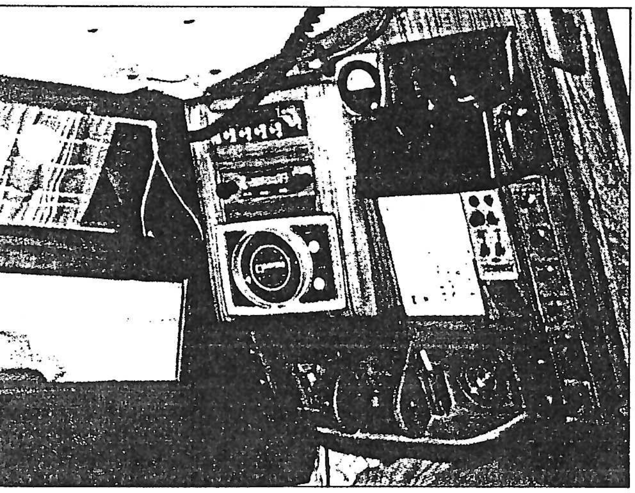
(4) På babordsidan finns pentryt med tvålågigt kök samt diskho. Det har jag täckt med en löstagbar skiva och får på så sätt ett stort och bra navigationsbord. Dessutom döljs pentryt på ett snyggt sätt. Öppning finns upptagen i skivan för vattenutkastaren.

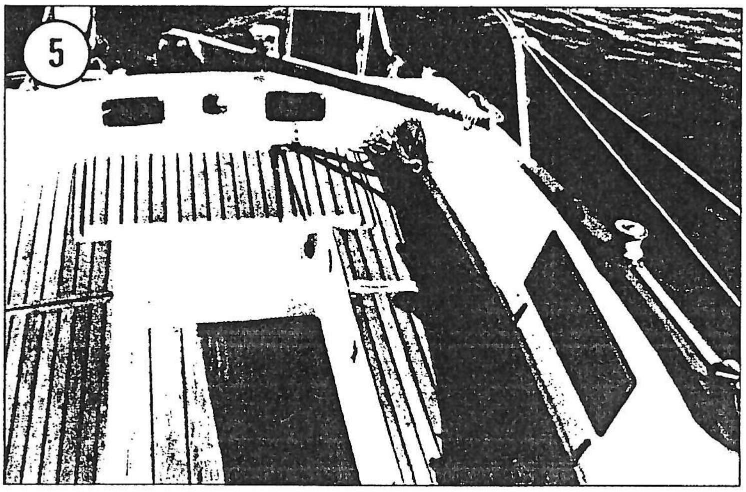
(5) Sittbrunnen är klädd med teak. Teaken är limmad på 4 mm mahognyfaner som sedan kantats med teaklister vilka frästs ur så att de täcker fanerkanten och går upp i samma höjd som de ilagda teakribborna. Nåtning mellan teakribborna. På så sätt slipper man borra alltför många skruvhål i plasten. På 77:ans sittbrunnssargar har jag skruvat fast homogen teak utskuren efter uttagen. Teaken är limmade 2×4" och formade efter båtens sidokonturer. (detta får jag en betydligt skotskena, 75 cm, mot sta skenans 35 cm. Skotningspu na för Genua I blir betydligt I standardversionen kan en skena inte monteras på gr det skarpa vecket i sargsid dare finns vinschar på teakbräda för Genua I och s ker. I orginalversionen får m skotet först genom ett block dan förut till befintlig vins rufftaket.

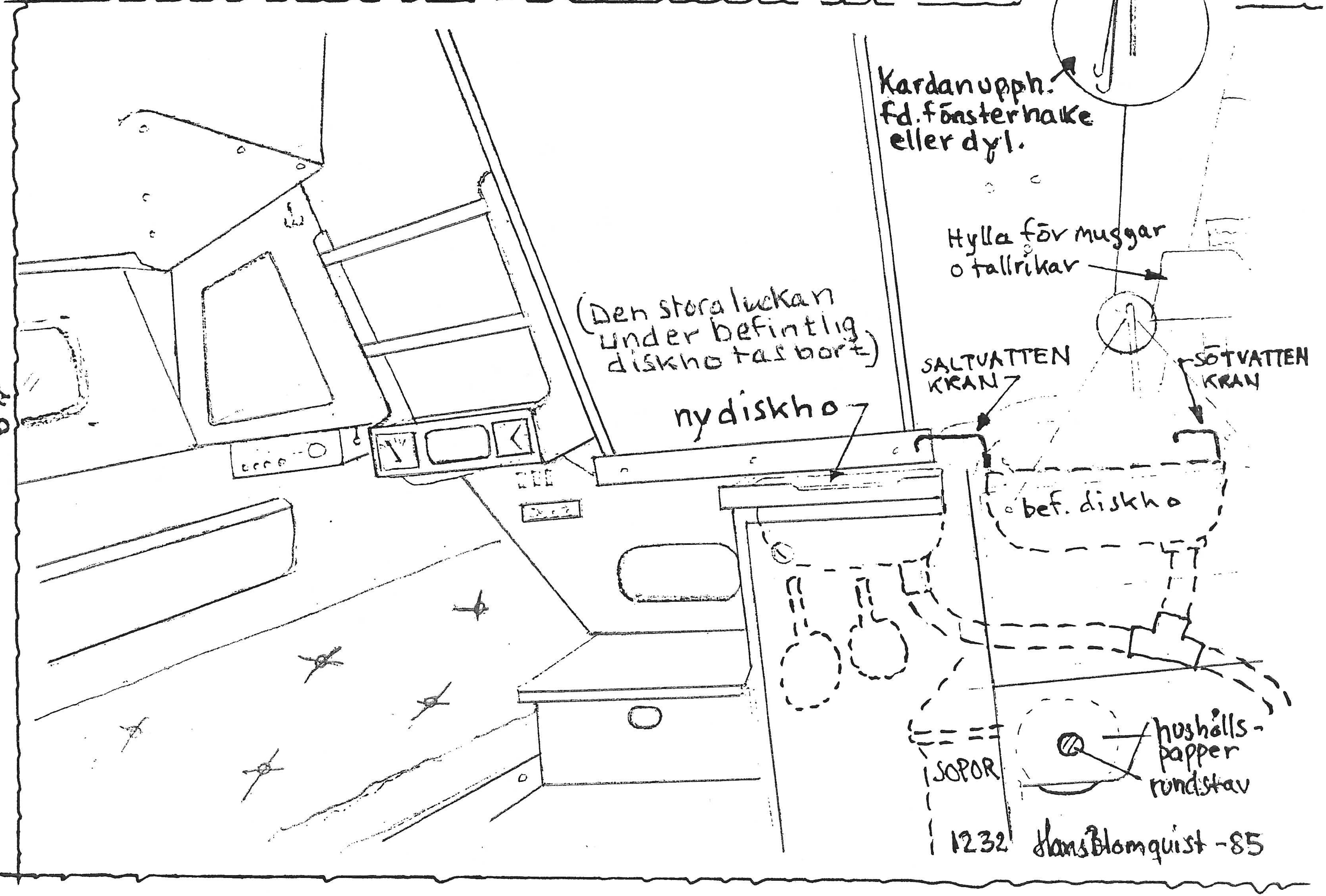
Janne Sundberg
Hudiksvall

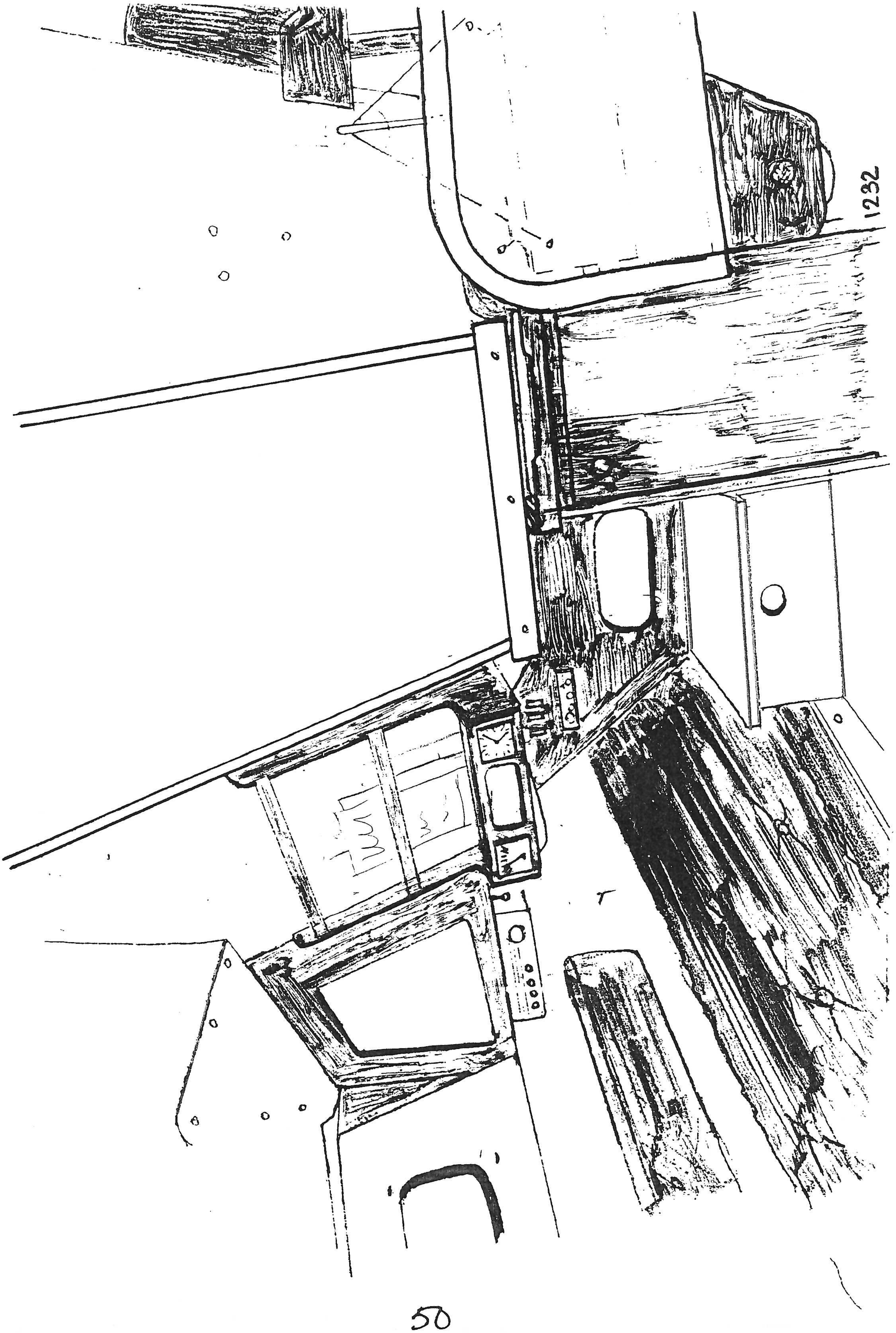








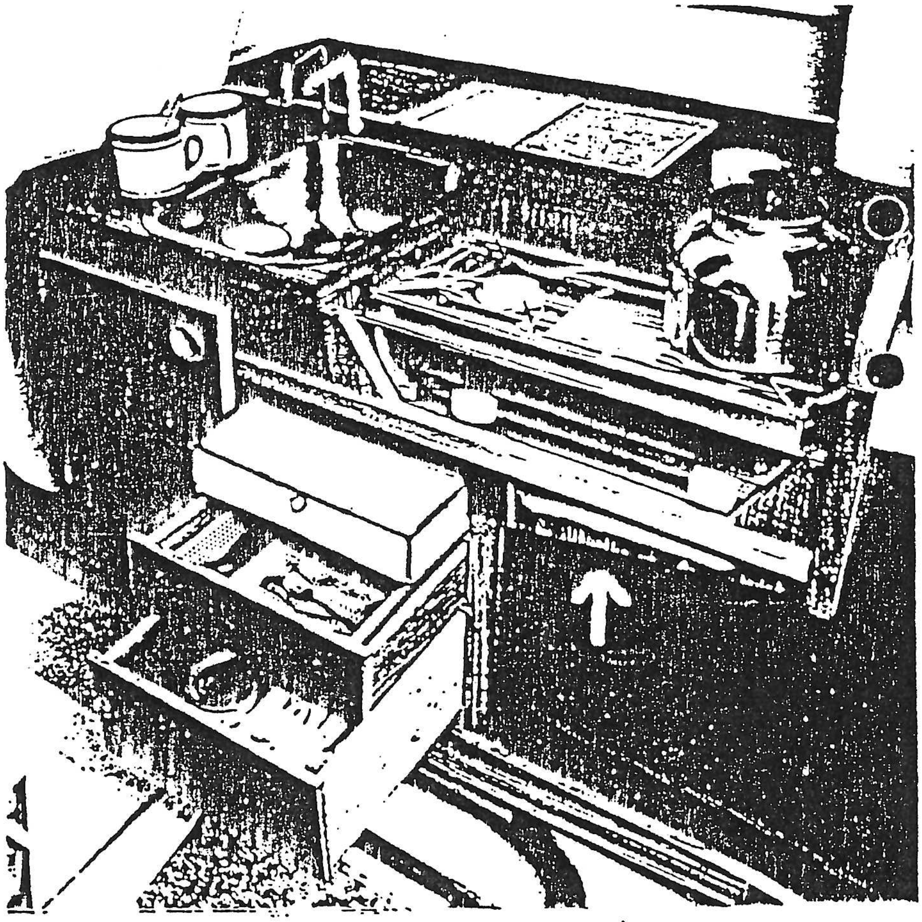

Kardanupph.
fd. fönsterhake
eller dyl.
Hylla för muggar
o tallrikar
(Den stora luckan
under befintlig
diskho tas bort)
SALTVATTEN
KRAN
SÖTVATTEN
KRAN
nydiskho
bef. diskho
hushålls-
papper
rundstav
SOPOR
1232
HansBlomquist -85


1232

Fyra tips till Ditt pentry.

Saltvattens-
kran

Isbox (ca 50liter)
5cm isolering.



En låda till i samma
mått som den ordinarie
mindre lådan

Skärbrädan flyttar
du hit.

Glöm inte

Vill du ha bättre information
om dessa ändringar kan du skriva eller ringa
till mig.

Urban Edvardsson
Furugatan 3
43136 Mölndal 031/274461

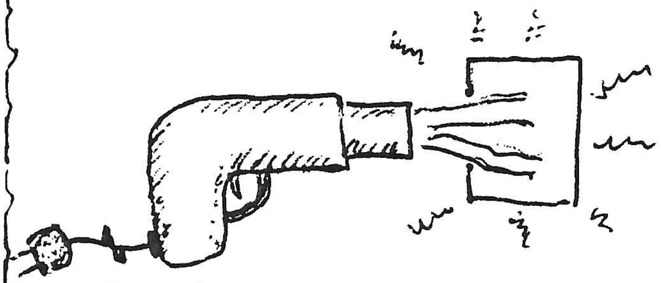
Läckage vid GUMMILIST

Från början bör påpekas att man bör vara helt säker på att det läckage man har, härrör sig från sammanfogningen mellan skrov och däck, innan man gör det relativt omfattande ingrepp som jag gjorde.
Jag tror nämligen att det är vanligare med läckage vid rutorna.
Vatten har verkligen en förunderlig förmåga att kunna tränga in i små håligheter och det är ofta väldigt svårt att lokalisera varifrån det verkligen kommer.
För min del var det helt uppenbart att det var just vid gummilisten, som det läckte.
Jag började med att lossa och vränga av listen.
Sen tog jag bort en massa trasiga popnitar och sågade upp ett spår med cirkelsåg i skiljet mellan skrov och däck runt om båten.
Efter slipning och rengöring fyllde jag det uppsågade spåret med 2-komponent flexibel tätmassa.
Jag kompletterade med ca 80 nya popnitar runt om och målade sen utanpå alltihop med 708-färg.
Till sist återstod att sätta tillbaka gummilisten. Jag blev rådd att lägga listen i varmt vattenbad före montage. Men det är inte så lätt att ordna så stora vattenkar som erfordras, desutom kyls listen ner fort medan man monterar den, i varje fall som det såg ut i våras, när man höll på som bäst.
Jag gjorde så att jag satte båten i sjön utan listen monterad och använde sen rep, pollare och vinschar för att få den på plats igen. Det gick, men var ganska besvärligt.
I sommar har jag haft rika tillfällen att kontrollera om det verkligen blev tätt.
Nu är det faktiskt så, att jag kan sitta inne i båten och höra regnet trumma på rutor däck utan att det rör mig det minsta, det känns bara hemtrevligt

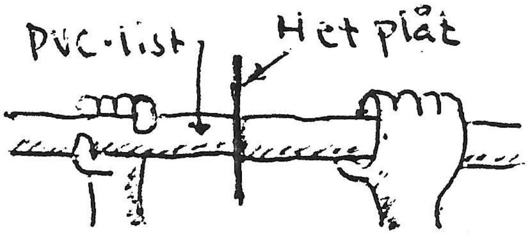
Lennart O.
No 130

Har Du skadat Din **Avbärarlist** av PVC kan Du göra enligt följande.

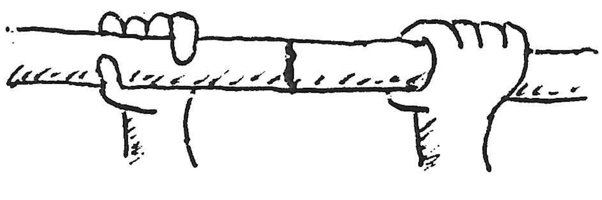
1. Mindre skador på listen kan återställas genom att släta till t ex en nötningsskada med ett strykjärn (använd ett gammalt strykjärn då PVC kan fastna på strykjärnets sula).
2. Större skador på listen kan klaras genom att byta ut den skadade listbiten och smälta ihop den gamla och nya listen och sedan snygga till med strykjärn enligt ovan.



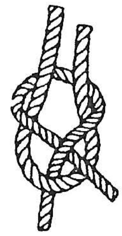
En plåtbit upphettas t ex med värmepistol, gasolbrännare eller dylikt.

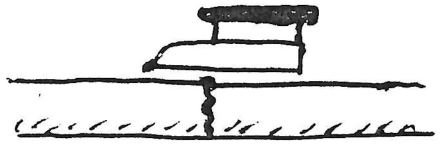


PVC-listens två ändar pressas mot den varma plåten tills plasten börjar att smälta.



Den varma plåten avlägsnas och de två liständarna pressas mot varandra under några minuter.





Fogen som nu är lika stark som listen i övrigt snyggas till med ett strykjärn.

PS Detta tips kan spara ca 500 kr som en ny PVC-list kostar samtidigt som det är jobbigare att montera en helt ny PVC-list. DS

OBS! Det är viktigt att plåten är riktigt varm så att PVC-plasten börjar att smälta.

Själv hade jag köpt orginalet genom Pelle Petterson AB i Saltsjöbaden och den listen var ca 2 m för kort. Vid kontakt med fabriken uppgavs att listen skulle värmas i ca 70° vatten och sedan sträckas ut de två meter som fattas. Detta var omöjligt att klara utomhus varför Bo's tips var mycket bra för mig.

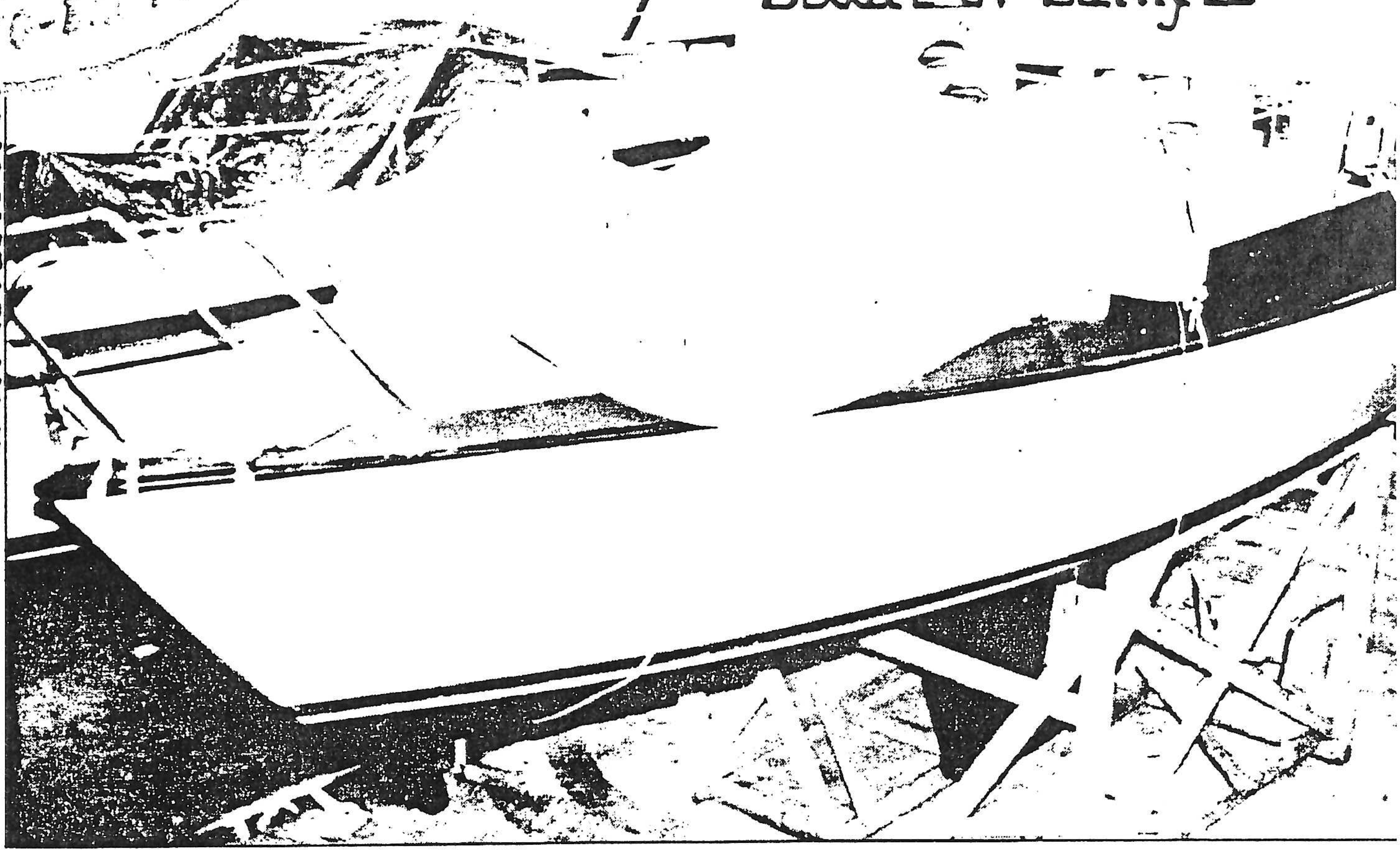
När jag monterade listen använde jag mig av båtens vinchar för att sträcka upp listen samtidigt som jag värmde med varmluftspistolen.

Jag sträckte listen ca 40 cm och den sitter nu på utan några problem.

Eftersom det saknades ca 2 m skarvade jag den nya listen med ca 1,5 m av den gamla listen.

Jan Helin/Bo Östlund 2498

Saxat ur Båtnytt

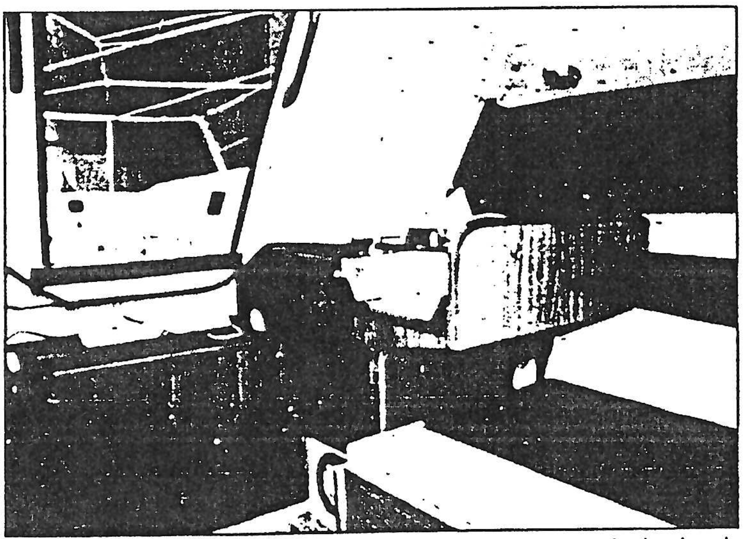


Ansiktslyft i stället för nyköp:

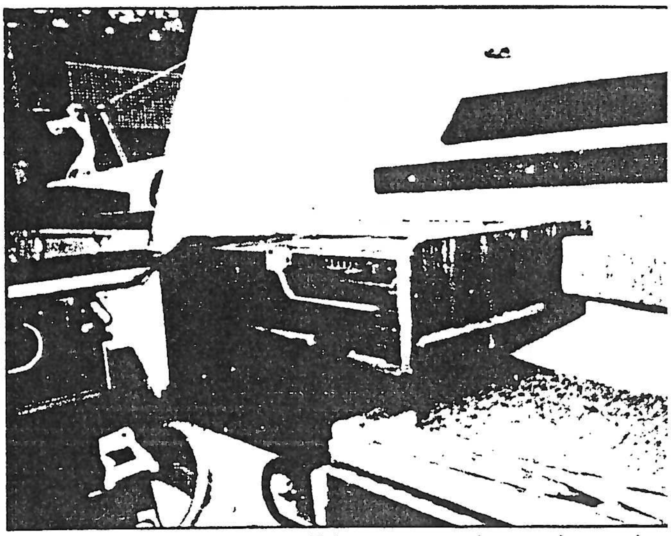
VI TJÄNADE IN INOMBORDAREN

60 000 kronor kostade hon. En ganska nedgången Maxi 77 av 1976 års modell. Efter omlackering, inre uppfräschning med nya dynor och polering, nya segel och mycket annat låg kostnaderna fortfarande långt under dagens nypris för en Maxi 77:a trots proffshjälp. Det enda vi behövde göra var att administrera jobben.

AV PEET KOKLA



Inredningen var naturligtvis sliten, även om inga större skador kunde noteras. Men en ordentlig rengöring av samtliga ytor plus nya dynor och mattor var nödvändig att kosta på.



Visst syns skillnaden! Och ändå har ansträngningarna inte varit o liga för att uppnå resultat. Vill man spara pengar finns det my jobbet som man klarar på egen hand.

OM DU SÄLJER BÅTEN........

Om Du har sålt eller funderar på att sälja båten så hoppas vi i styrelsen att Du starkt rekommenderar den nye ägaren att gå med i Stockholms Maxi 77 klubb och att Du informerar om vår verksamhet eller ber honom/henne kontakta:

Jan Carlson tfn 08 - 767 51 95

OBS. Priserna avser april 1982 men ger ändock en fingervisning.

■■ Ett idogt sökande bland båtannonserna lägger grunden till det här resonemanget. En 1976 års Maxi 77 till salu, med utbordare, vagga, två genuafockar och lite extra tillbehör. **60 000 kronor** vill man ha och priset är säkert prutbart med några tusenlappar. Båten är av samma modell som den som tillverkas nu. Godkänd av sjöfartsverket och allt.

Naturligtvis är den lite nött. De sex åren har inte gått omärkta förbi. Friborden är fendertrepiga, den blå färgen på överbyggnaden vitnad och matt.

Under däck kan träet behöva en omgång, dynorna är fläckiga och mattorna har sett sina bästa dagar. Men ingenting är trasigt. Det är mera fråga om kosmetika.

Seglen är hela och duger väl att halka omkring med, men det mesta av farten har blåst ur dem. Motorn går bra, men är lika gammal som båten.

Kort sagt, en prisvärd båt, men ingen pärla.

Skulle man köpa en ny Maxi 77 får man punga ut med **106 625 kr** plus eventuella transportkostnader. Då har båtarna samma utrustning. Bara båten kostar **97 850 kr.**

Vad skulle det kosta att rusta upp den gamla båten så att den närmade sig "nyskick"?

Riktigt ny kan den ju aldrig bli men man kan göra mycket för de mer än 40 000 kr som ju mellanskillnaden är.

Om vi börjar utvändigt kostar det ca **7 000 kr** att låta måla om fribordden inklusive byte av den blå färgen. Lämna in båten på söndag kväll och hämta den på fredag kväll. Blank och fin, sprutad med lack, som håller bättre än gelcoat.

Däcket och sittbrunnen bör inte målas – det blir för blankt och bländande för ögonen. I stället monterar vi in GMT:s sittbrunnsinredning i teak och maskinpolerar övriga överbyggnaden. Teakbitarna kostar **2 500 kr,** läggningen ca **tusenlappen** och maskinpoleringen ytterligare **en tusenlapp.**

Under däck sätter vi en fixare på att göra i ordning träbitarna och tvätta av den gamla klädseln. När han lämnar oss är han **5 000 kronor** rikare – men vem kunde tro att inredningen var så ljus och fin som den blev. Nya överdrag till dynorna kostar **2 082 kr** eller varför inte kosta på sig nya dynor helt och hållet. Pris: **2 780 kr.** Nya mattor till durken kostar **500 kr** inklusive kantning.

En uppsättning nya segel – stor, genua I och genua II – går löst på **7 300 kronor** – de gamla kan vara bra att ha i reserv. För att byta ut motorn mot en ny av samma märke får vi betala **2 800 kr** i mellanskillnad.

Nu har vi gjort av med **29 380 kr**

och båten ser praktiskt taget ny ut. Det enda, förutom serienumret, som skvallrar om att så inte är fallet är den svarta masten, men den lönar det sig inte att byta ut. Däremot byter vi fall för **700 kr.** Och går över all löpande och stående rigg så att den säkert är i gott skick.

30 000 kronor har vi gjort av med och har ytterligare 16 000 att spendera innan vi kommer upp i nybåtspris. För 16 000 kr kan vi utrusta båten med en värmare, en vinddataanläggning och ett bomtält t ex. Eller köpa en inombordare för **19 000 kr.** Mellanskillnaden tar vi från utbordaren, som inte blir nödvändig. Visserligen har vi inga pengar över till monteringen och kringtillbehören till motorn men något får man kanske fixa själv och spara de tusenlappar som behövs. Till exempel behöver man inte göra alla de här sakerna som vi har räknat upp. Inte heller behöver man anlita proffs till alla jobben. En lokal segelmakare kanske syr billigare segel och dynor än de som säljs av Pelle Petterson AB. Träet och rengöringen under däck kan man klara själv ganska enkelt om man bara är varlig och inte slipar genom faneret.

Men vår uträkning visar att man kan spara pengar på att köpa en gammal båt och rusta upp den. Det enda man inte kan få är bra lån till upprustningen. När det gäller lånebilden så är det mest lönande köpa en ny båt.

Detta kostade "ansiktslyftet"

Målning friborden	**7 000: –**
Sittbrunnsteak	**3 500: –**
Polering	**1 000: –**
Inre uppsnyggning	**5 000: –**
Nya dynor	**2 780: –**
Nya mattor	**500: –**
Nya segel	**7 300: –**
Nya fall	**700: –**
Summa kronor	**27 780: –**
Mellanskillnad bef motor mot ny utbordare	**2 800: –**
Summa	**30 580: –**
Nypris Maxi 77	**106 626: –**
Beg-båten inköpspris	**60 000: –**
Mellanskillnad	**46 626: –**
Renoveringskostn	**30 580: –**
"Pengar över"	**16 045: –**

Sammanställningen visar kostnaderna för renoveringen av vår inköpta Maxi 77. Naturligtvis är många av priserna direkt överforbara på andra båtmodeller. En stor fördel är dock att Maxi är ett etablerat märke, med billiga standardtillbehör "på lager".

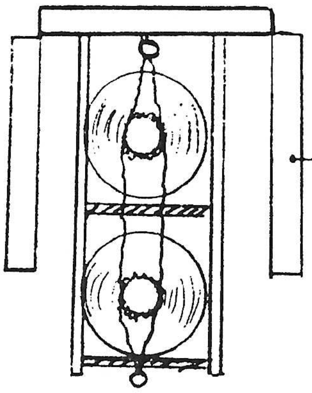
SM MAXI 77

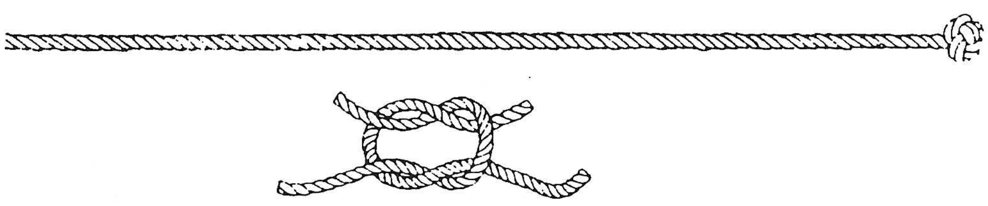
MARSTRAND

13 - 16 juli 1987

TIPSRUTAN 27

Det går faktiskt att klämma in en till två flaskor liggande mellan sidoskivorna under bordet i ruffen. Skruva fast två hyllor med gummi el dyl på så att flaskorna ligger kvar eller spänn en kord enligt figur.





TIPSRUTAN 17

Ja, jag lovade återkomma till hur jag löst mina TIRODS. Jag använde syrafasta vinkeljärn + plattjärn på utsidan.

2 st M 8, l = 20 Bult plattjärn/vinkeljärn + bricka och mutter syrafast

4 st M 8, l = 30 försänkt bult syrafast + bricka och mutter

Jag betalade 1984 ca 300 kr i materialkostad (hålen hjälpte mig en kompis att borra)

Se fig. sid. 40

Hans Blomquist "1232"

~ Tipsrutan 31 ~

EXPERTEN TRIMMAR

MAXI 77

Text och teckningar: Gösta Wallmark

Förutsatt att undervattenskroppen är väl behandlad, försedd med antibeväxningsfärg och SLÄT finns det inget viktigare än en rätt intrimmad mast.

När skrovet väl är sjösatt går du till mastkran och sätter på masten. På Maxibåtarna ställer man masten på däck och det räcker till att börja med att fästa babystag och undervant för att masten skall stå kvar. Resten klarar du av på din båtplats eller vid en brygga medan mastkranen används av nästa båt i kön.

Fäst förstag, yttervant och akterstag ungefärligt, så att masten står ganska rakt upp. Genom att skruva åt resp. slacka på vantskruvarna för yttervanten lutar man masten åt ena eller andra sidan. Följ efter med undervanten eller låt dessa hänga slaka så länge.

För att få masten att stå rakt i midskeppslinjen brukar jag lossa storfallet så mycket att jag kan mäta att masttoppen kommer lika långt från en bestämd punkt på vardera däcksidan – exempelvis ett mantågsfäste. När du är säker på att masttoppen är mitt ovanför midskeppslinjen och yttervanten är sträckta sätter du an undervant och babystag. Sträck dem så att masten kommer i någon liten krum och böjer sig akteröver. Böjen kan vara 5–8 cm. Den är bra för att hindra masten att pumpa i grov sjö. Enligt min mening bör undervanten vara lika hårt sträckta som yttervanten.

Skall masten luta bakåt?

Hur mycket bör då masten luta akterut? Varken för- eller akterut. Den individuelle seglaren måste dock själv avgöra hur det skall vara just på hans båt. Sådana faktorer som seglens bukighet, vindstyrkan och sjöns beskaffenhet avgör från fall till fall. Själv tycker jag om när båten är något lite lovgirig. Om du är av samma mening kanske du måste luta masten något akterut, skota storen något mer upp i lovart eller twista genuan lite grann. Detta bör emellertid till ett annat kapitel i seglingens ABC och till den avdelningen finns det anledning att återkomma. Nu gäller det endast att skapa **förutsättningarna** för speed.

Förstaget måste kunna varieras

Förstaget skall kunna sträckas och slackas enkelt och snabbt. För att reglera sträckningen på förstaget under segling förekommer på Maxi 77 två varianter: Antingen förser man akterstaget med hanfot av c:a två meters höjd. Hanfoten förses med trissor som medelst en blockanordning kan sträckas eller släckas. Eller också justeras akterstaget – och härigenom också förstaget naturligtvis – medelst en rattstagsträckare. I båda fallen måste man kapa av akterstaget. Det första alternativet är billigast och det ger i mitt tycke också seglaren den snabbaste trimförmågan.

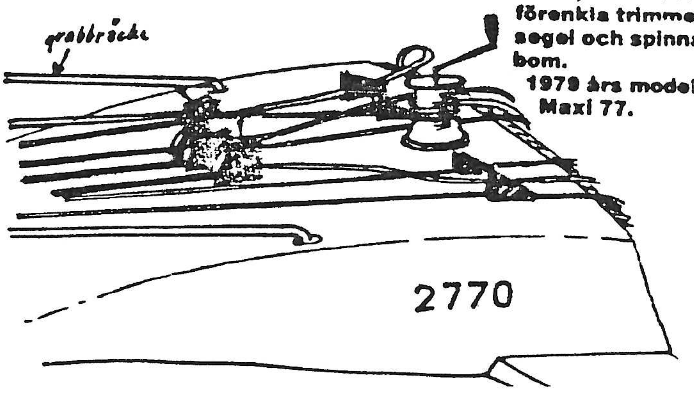
Låt inte masten slingra sig

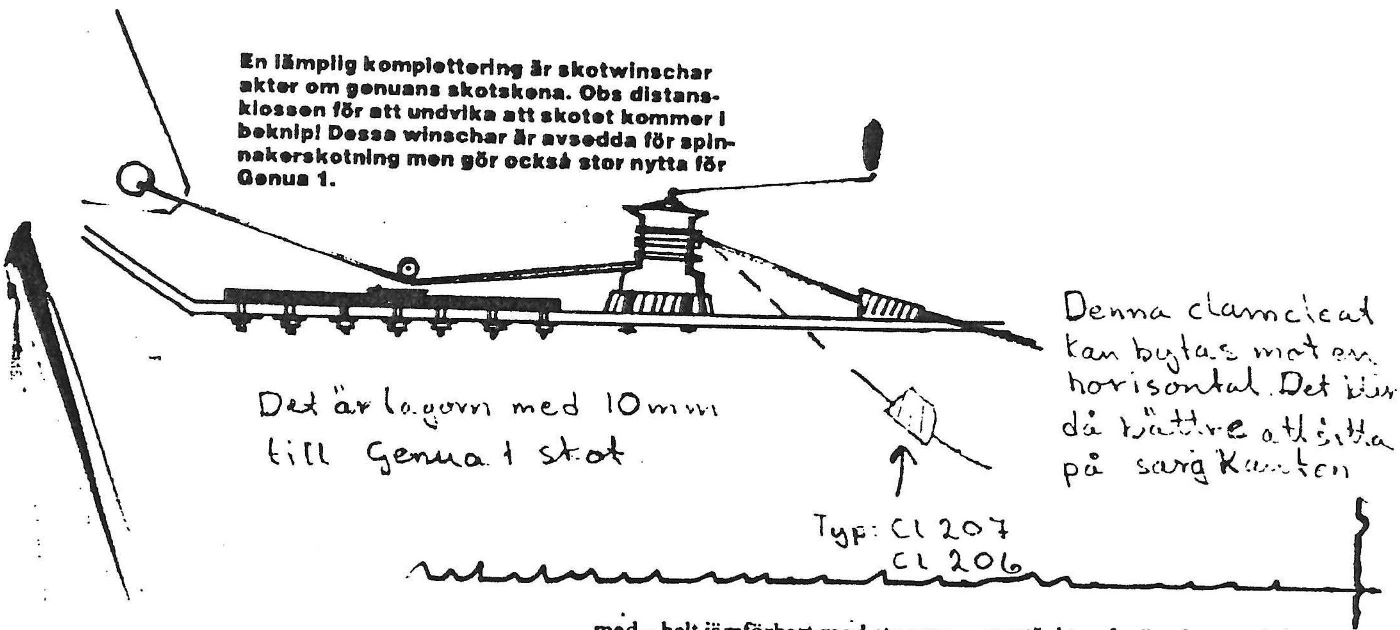
När du i vår sticker ut på din fjärd med seglen fyllda av lite isig vind skall du inte tro att den perfekt riggade Maxi 77-an är OK för hela säsongen. Då och då måste du kontrollera att masten är rak och att inte den ena sidans vant töjt sig mer än den andras, vilket är lätt hänt efter en lång hård kryssbog för en och samma hals. Detta innebär att båten kan komma att uppträda mer lovgirigt på den bogen än på den andra. Vidare – kan masten – eftersom vantspridarna är så kraftigt vinklade akterut – få en tendens att slingra sig. Detta bör undvikas! Fira ut storfallet, mät avståndet till mantågsfästena och kolla att spiran är rak. Om inte så skruva tills du är nöjd!

Inga rynkor i genuan

Från och med 1979 års modell finns som standard avlastare och "stoppers" framför winschen på rufftaket. Dessa stoppers är avsedda för bomuthal, storfall, genuafall, spinnakerfall. Också spinnakernedhal och -lift samt dirk(!) är dragna över rufftaket ned till brunn liksom också cunninghamsträckaren till storen. Dessa arrangemang är utmärkta. Man hoppas bara att seglarna inser att de bör utnyttjas till fullo. Särskilt vill jag framhålla genuafallet. Det är ett mycket rörligt instrument att trimma genuan

Skiss som visar de fyra avlastarna till winschen på rufftaket. Vid sidan av winschen finns dessutom fyra clamcleats, allt avsett att förenkla trimmet av segel och spinnakerbom. 1979 års modell av Maxi 77.





En lämplig komplettering är skotwinschar akter om genuans skotskena. Obs distansklossen för att undvika att skotet kommer i beknip! Dessa winschar är avsedda för spinnakerskotning men gör också stor nytta för Genua 1.

med – helt jämförbart med storens Cunnhamnjustering!

Tyvärr ser man ofta hur genuafockarna är sträckta till max också i lätt vind, med störande veck som följd. De moderna förseglen är försedda med stretchlik och avsikten är att du som seglar skall kunna variera seglens bukighet alltefter rådande förhållanden. Man kan säga att en genua skotas inte bara i skotet utan också i fallet. När det blåser hårt på kryssen skall fallet vara ordentligt sträckt. Råder lätta vindar skall fallet vara löst ansatt. Rynkor efter främre liket får inte förekomma.

Klättra och falla – melodin på kryss

Trots att Maxi 77 väger så mycket som 2 ton är den en lätt deplacementbåt vad gäller seglingsegenskaper. Den skall därför seglas upprätt. Sjön måste man vidare ta på rätt sätt. Inte pina mot vinden. Ta våg för våg som i en jolle, klättra och falla – klättra och falla.

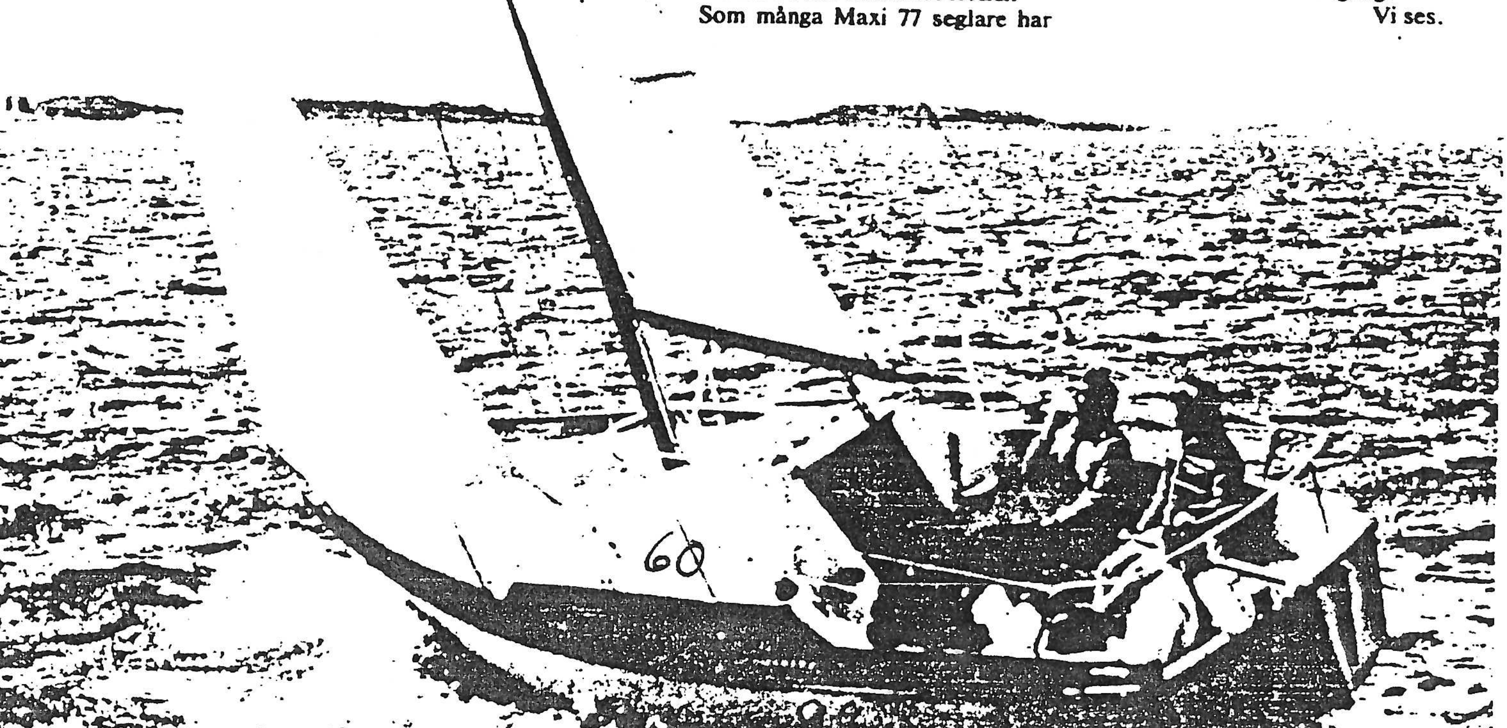
Sensuella undanvindar

Som många Maxi 77 seglare har upptäckt så är konstruktion synnerligen lämpad för undanvindssegling. Få moderna båtar, om ens någon i denna storleksklass, erbjuder så hissnande slörar och länsar som Maxi 77. När jag köpte min båt 1974 köpte j också en spinnaker. Vilken jag senare bytt ut mot en modern av typ radialhead. Vilken sensuell njutning att segla med detta segel! Mitt i vintern kan jag höra seglets prassel när det vecklar ut sig. Dess FLOM-FLOM i underliket på hårda slörar trots att jag i själva verket sitter, som nu, vid en skrivmaskin och minns.

Jag vill avsluta denna artikel med ett gott råd: när du köper spinnakerwinschar så ta till så mycket att du klarar av att också skota stora genuan på den. Göteborgarna har lärt mig att det blir mycket bekvämare och riktigare att skota genuan akter om skotskenan. Till sommaren skall jag alltså ha bytt mina gamla spinnakerwinschar mot starkare.

Men det är ju inte långt dit – så man får väl snart sätta igång.

Vi ses.

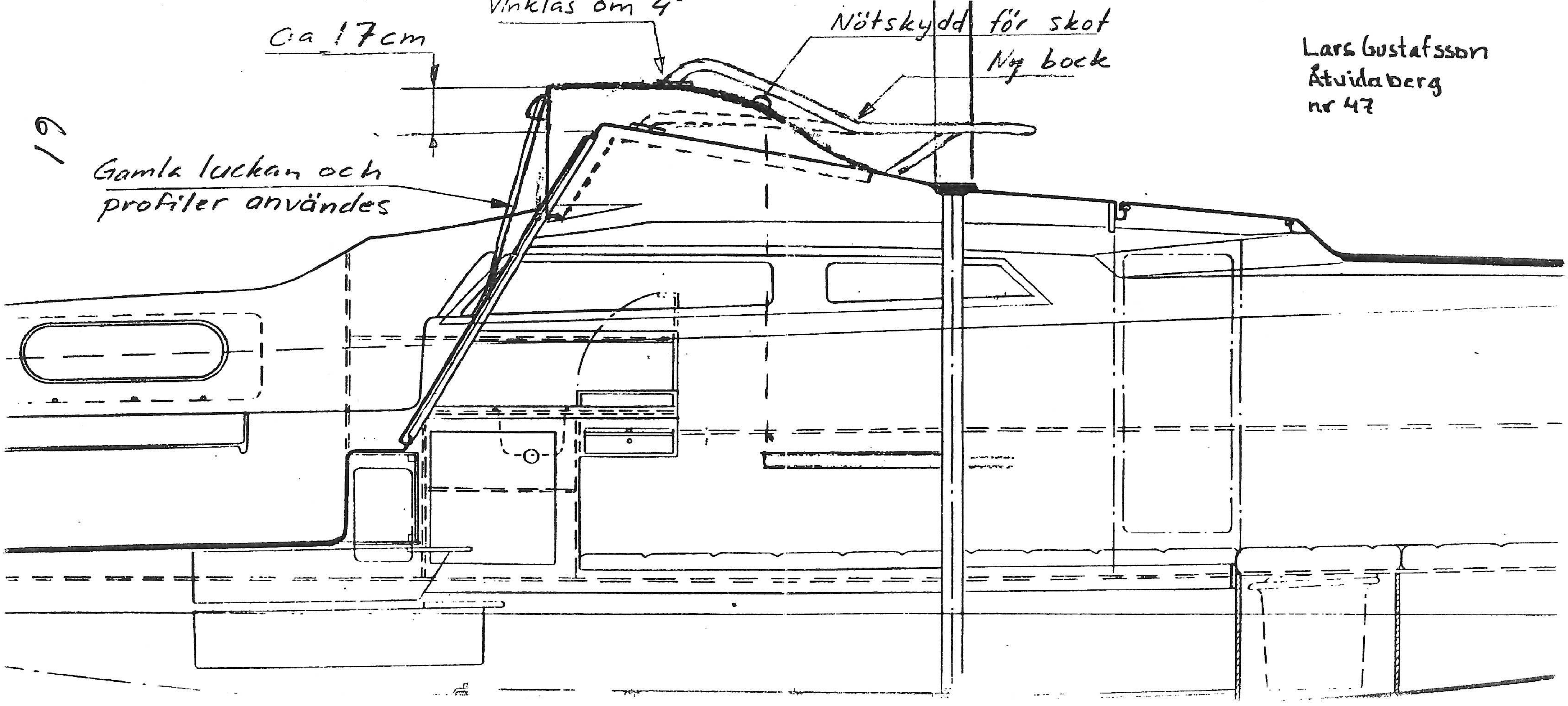


ÖKA TAKHÖJDEN I DIN GAMLA MAXI 77

Jag har på min nr 47 byggt på övre ruffdelen enligt bifogad skiss. och erhållit ståhöjden 1,83 m mellan trapp och bord. Hörnnocken har flyttats c:a 20 cm ut mot brunn, vilket avsevärt har ökat komforten vid pentryt.

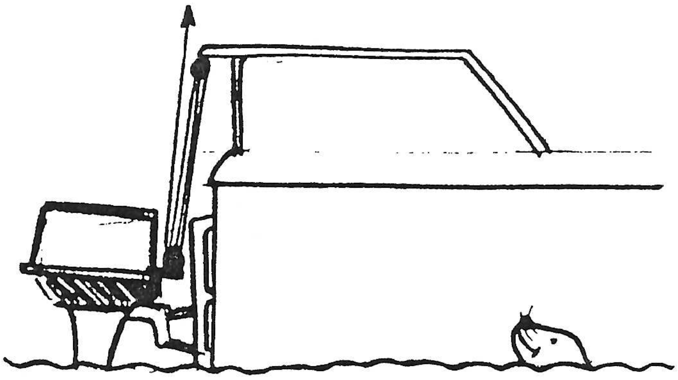
För att få en bra finnish gjorde jag en plugg att baka hardtoppen i. Det visade sig vara 70% av jobbet. Jag tycker att resultatet vart så bra att jag sparde formen för att ev. hugade spekulanter skulle kunna låna den. I övrigt kunnde jag modifiera grabbräcket och ruffluckan. Ett nötskydd för fallen på taket, en ny sprayhood och isolermattor invändigt var vad som behövde kompletteras. OBS! Formen passar endast bruna och gröna årsmodeller.

Kostnaden blev c:a 5000 kr då varvet plastade, fäste och polerade skarven. Är du intreserad kan du ringa 0120/14035.



Lars Gustafsson
Åtvidaberg
nr 47

Ett tips till alla som har **Utombordare** på sin båt.



Sätt en talja mellan "handtaget" på motorn och akterpulpiten
Detta underlättar hanteringen av utombordaren enormt.
Så enkelt att ett barn klarar av det...

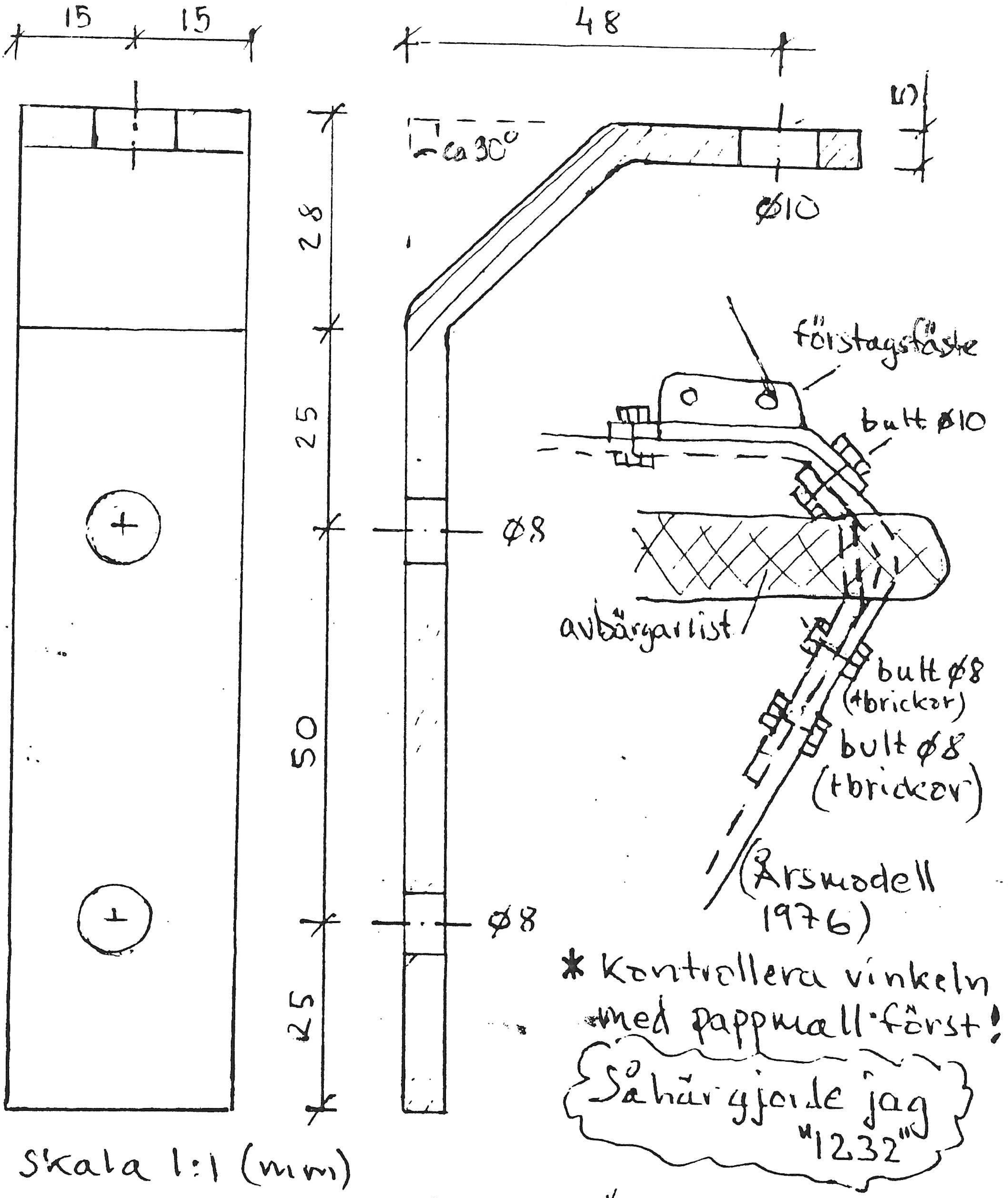
Stuvfack i utrymmet bredvid proviant-lådorna = nedgångstrappan

För MAXI – 77 **utan** inombordare

Köp 3 st. röda backar för stora läsk – eller Coca Colaflaskor. Görs i vänligt sinnad livsmedelsaffär.

Klipp ur inredningen med trädgårdssax. Slipa klippytorna jämna. Skruva fast backarna med långsidorna mot en teakbräda (ev. en upptill och en nedtill).
Längst fram har Du sophink med lock.

Det hela passar utmärkt bredvid de ordinarie lådorna. Stekpanna, kastruller, skålar m.m. går bra ner där. Båtshake och paddel får plats bredvid. Spinnaker och stormfock lägger Du längre akteröver med en tamp i segelpåsen för att kunna dra ut den. Övriga segel har Du i stickkojen.



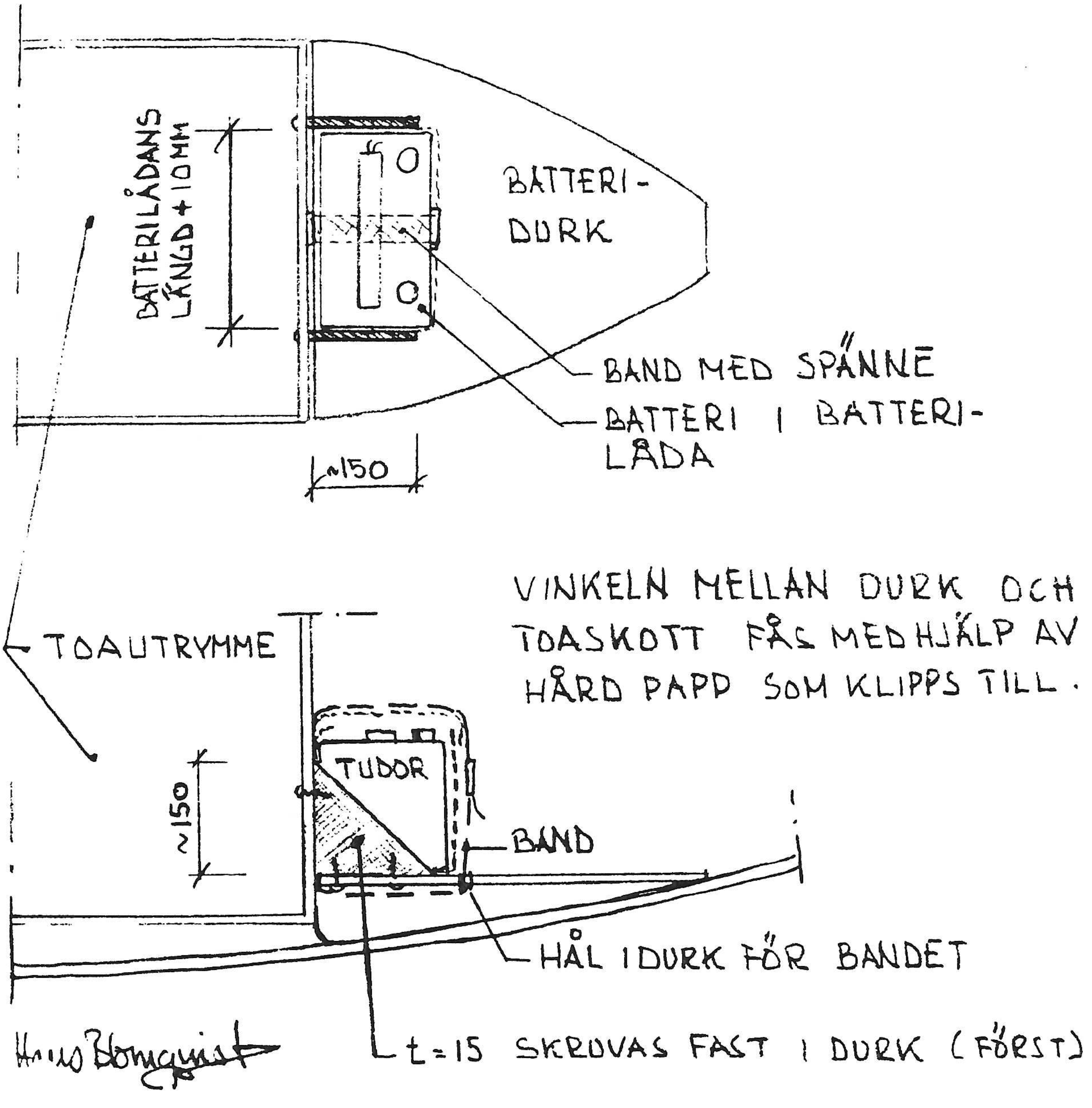
Skala 1:1 (mm)

Förstärkning av förstagsfästet

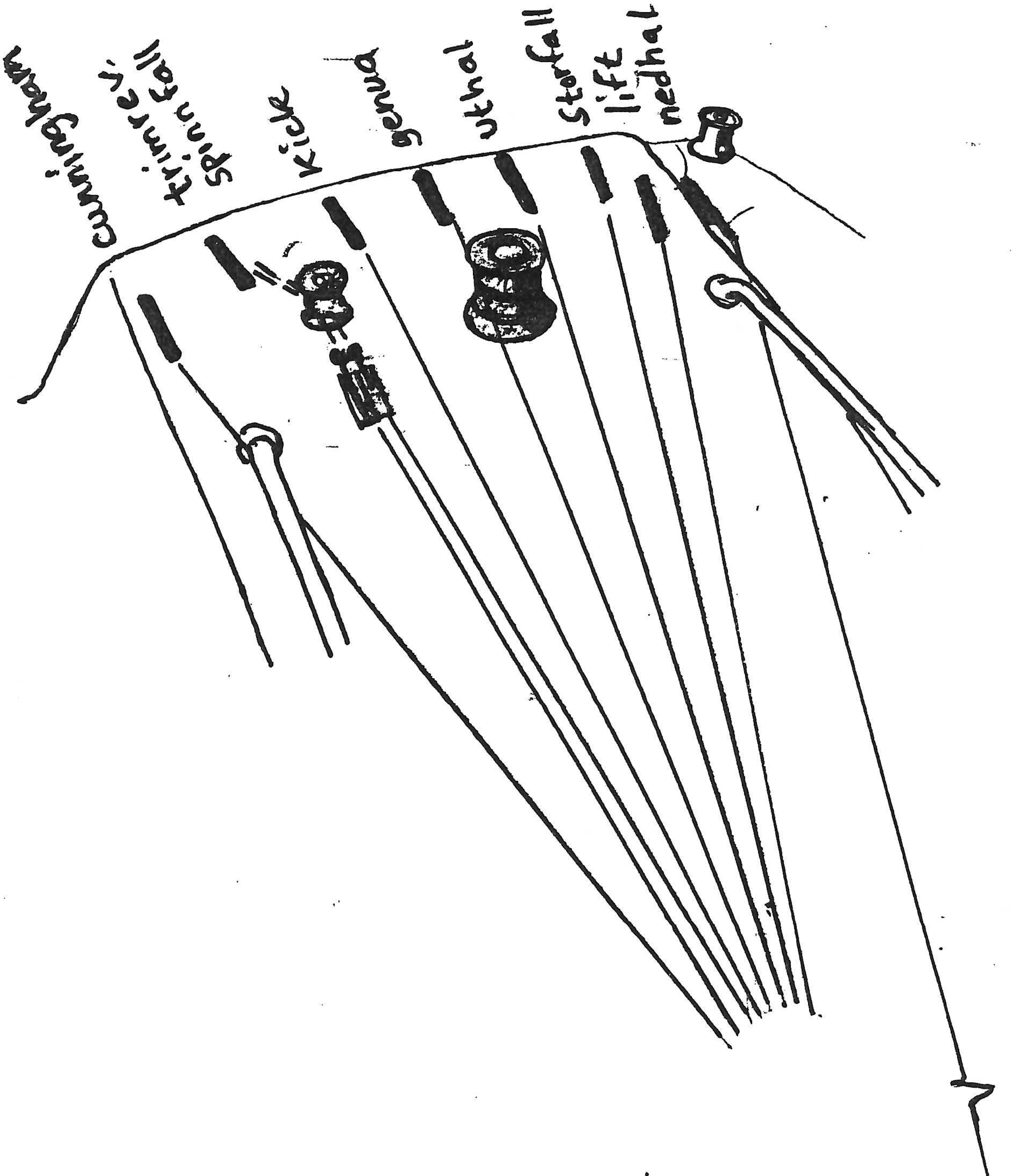
Fäst fast beslaget med befintlig Ø10 bult och borra hålen i skrovet (börja med en mindre borr så att Du träffar rätt)
OBS! Lossa på spänningen i förstaget innan Du monterar.

Fastsättning av **Batteri**

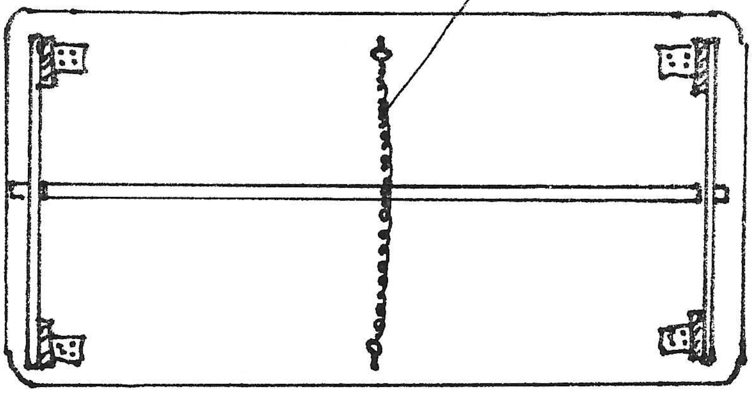
Se över fastsättningen av batteriet i förpiken - den är urusel åtminstone som den är gjord i min 77:a. Detta blev jag varse på SM där vi ena dagen drabbades av extremt hög och kort sjö med fritt fall på flera meter. Durken slogs sönder och batteriet välte. Som tur var, var ju semesterpackningen urplockad, annars hade det väl knappt räckt med att ett par jeans till stora delar försvann av batterisyran när man sköljde båten invändigt. Så se till fastsättningen.

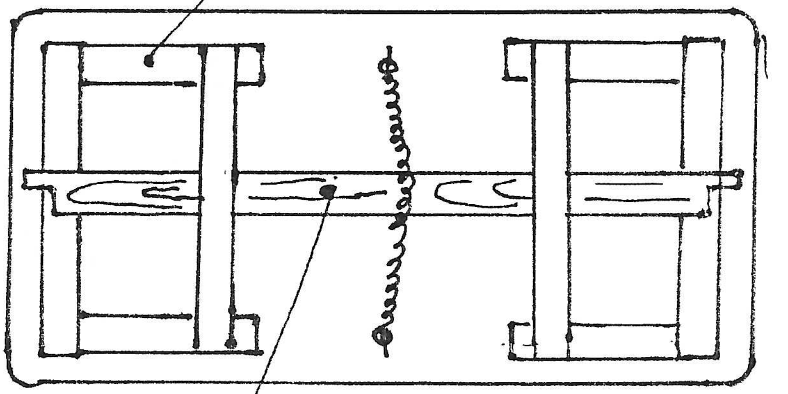


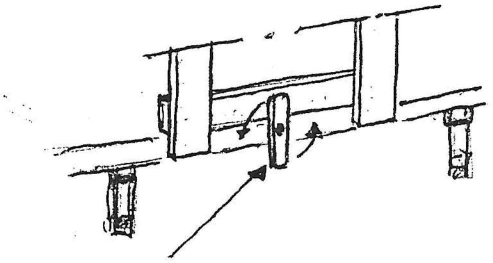
Däckslayout 1232



"originalbordet"







65 ½

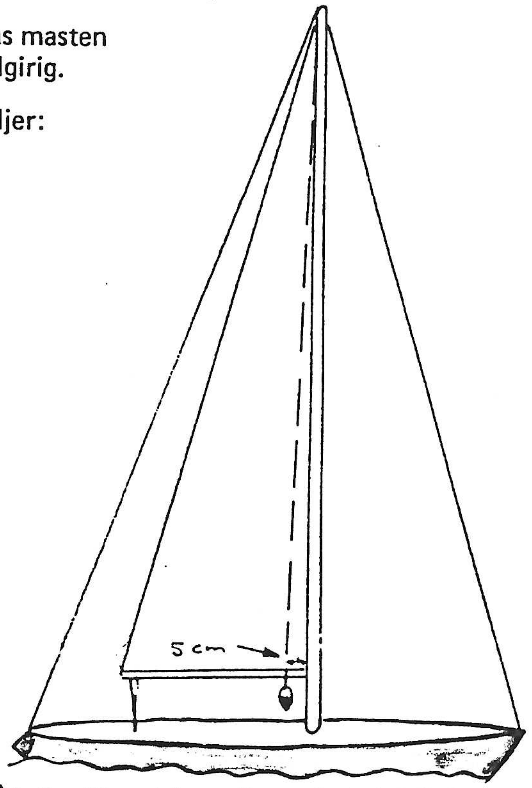
Janos Holmqvist
1232

TRIMNING AV MASTHEADRIGG

Trots att 7/8-delsriggen blivit mycket populär de senaste åren finns det ännu gott om masthead-riggade båtar. Den här trimningsvägledningen är ett försök att åstadkomma en enkel checklista med förklaringar vid trimning av en mastheadrigg. Naturligtvis finns det alltid båttyper som kräver sin speciella behandling för att gå bäst.

Mastlutning: Huvudregeln är att masten aldrig får luta framåt. Antingen skall den stå lodrätt eller luta något akteröver. En av de faktorer som påverkas av mastlutningen är balansen i båten.

Trimmas masten akteröver blir den lovgirigare. Trimmas masten framåt blir båten lättare på rodret eller till och med fallgirig.



När man skall trimma en rigg börjar man i regel som följer:

1. Se till att båten ligger korrekt i vattnet. Således varken på näsan eller på häcken.

2. Kontrollera att masten står mitt i masthålet eller på spåret.

3. Trimma masten så att den lutar ca 5 cm akteröver (se bild).

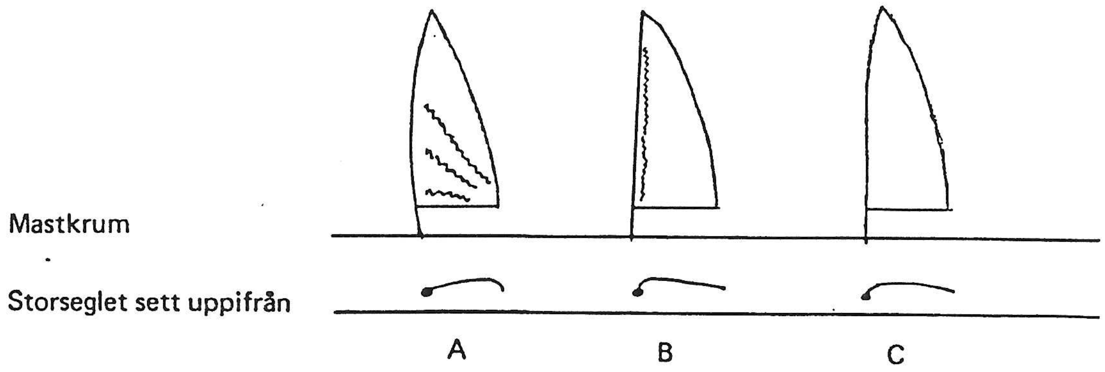
4. När masten trimmats så att den även står rätt sidledes (se pkt 7) provseglar man och tar rätt på den korrekta mastlutningen.

4.1 Är båten tung på rodret (mer än 3-4° roder-utslag) trimmas masten föröver (seglen skall vara riktigt skotade).

4.2 Är båten för lätt på rodret (mindre än 1-2° roderutslag), trimma masten akter-över.

4.3 Är inte båten så lovgirig att ett roderutslag på 2-3° krävs för att inte gå upp i vind, blir i allmänhet avdriften för stor.

5. Mastens krumning är avhängig av storseglets form. Krumningen åstadkommes med undervant, inre förstag (babystag) samt eventuella backstag.

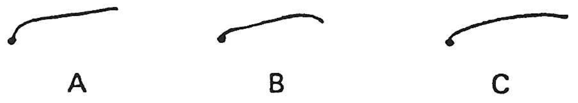


A. Masten krummar för mycket och rynkor från bomnocken upp mot masten bildas. Seglet är plant och buken ligger långt akterut.

B. Masten är för rak i förhållande till seglet. Rynkor längs masten, buken långt fram i seglet.

C. Masten lagom krum. Maxbuken ligger 40-50% akter om masten, inga markanta rynkor i seglet. Ett mått på maximal mastkrum anses 2% på totala mastlängden vara.

6. För- och akterstagens spänning är avhängigt av förseglets form.



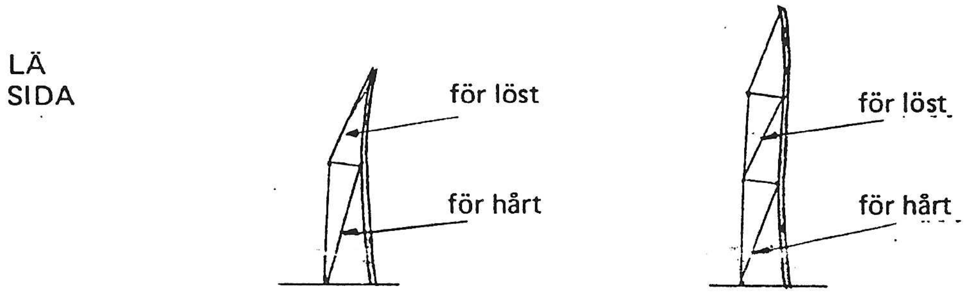
A. För löst för- eller akterstag. Förliket faller ut åt lä och buken kommer för långt fram.

B. För hårt ansatt förstag. Seglet blir plant i framkant och buken ligger långt bak.

C. Korrekt trim. Maxbuk något för om mitten på förseglet.

7. Trimning av vanten. Toppvantet skall vara hårt ansatt och vantspridaren skall dela vinkeln som bildas av vantet runt vantspridaren mitt itu. Övriga vant trimmas in efter toppvantet. Masten riktas först upp så att den står rakt i sida. Ett bra sätt att mäta detta är att använda ett fall från masttoppen och mäta avståndet till röstjärnen på bägge sidor.

När detta är gjort och masten står mitt i masthålet, tajtas undervanten upp så att masten är helt rak sedd framifrån. Om masten har mellanvant (2-spridarrigg), tajtas dessa också upp så att masten fortfarande står rak, men därefter slackas ett par varv på mellanvantets vantskruvar på bägge sidor. Detta för att masten inte skall böja sig innan den är färdigtrimmad. De sista justeringarna av vanten sker alltid under segel, då masten även skall stå rak under belastning. Detta skall ske så att masten sedd framifrån förblir rak i alla vindstyrkor. Lä vant skall alltid vara så spänd som möjligt, helst helt spänd, annars går det ut över seglingsförmågan, särskilt möjligheten att ta höjd. Det är mycket viktigt att kontrollera mastens ansättning var gång man varit ute, speciellt efter hård segling.



STORSEGEL

Sjöförhållanden	Spänning i mastlik	Planingsrev	Mastböj	Topplattans vinkel med bommen
Smult vatten svag vind	löst	30 % intaget	rak	0—2° upp i lovart
mellanvind	spänt	i botten	ett par cm böj	0—5° upp i lovart
hård vind	max	i botten	max	parallell
Krabb sjö lätt vind	löst	löst	rak	3—5° i lä
mellanvind	rel. löst	50 % intaget	något böjd	0—3° i lä
hård vind	hårt spänt	i botten	70 % av max	0—10° i lä (beroende på båtens styvhet)

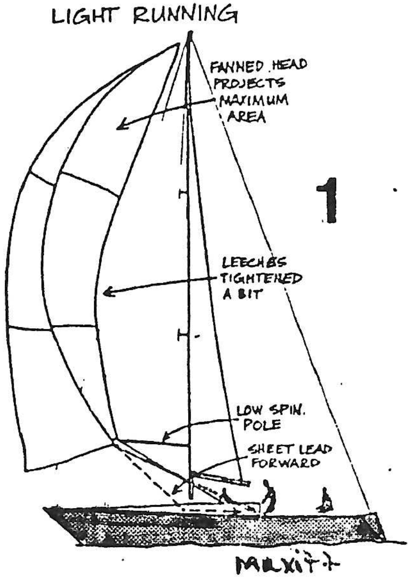
GENUA

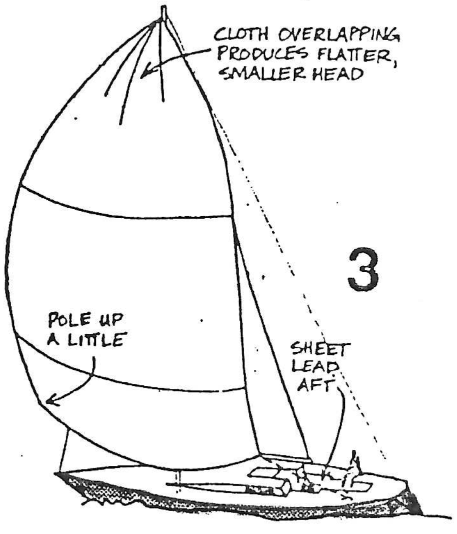
Vind/sjöförhållande	Segelform	Förlik	Akterstag
Smult vatten Kryss i mellan — hård vind	Plant	Maxsträckt	Maxspänning
Kryss i lätt vind	Bukigt med en plan framkant	Sträckt så att rynkor försvinner	40—60 % av max
Krabb sjö Kryss i mellan — hård vind	Varierande	Maxsträckt, dock utan vertikala rynkor	60—80 % av max
Kryss i lätt vind samt slör	Maximal buk	Löst, eventuellt med horisontella rynkor från pistolhakar	20 % av max

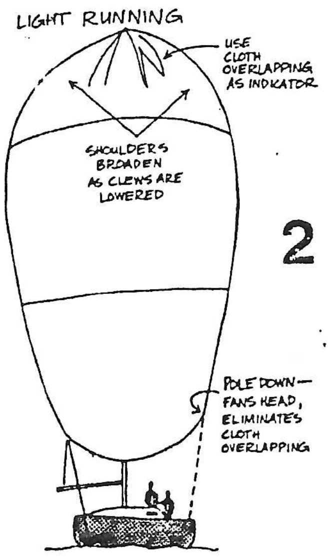
TELLTALES

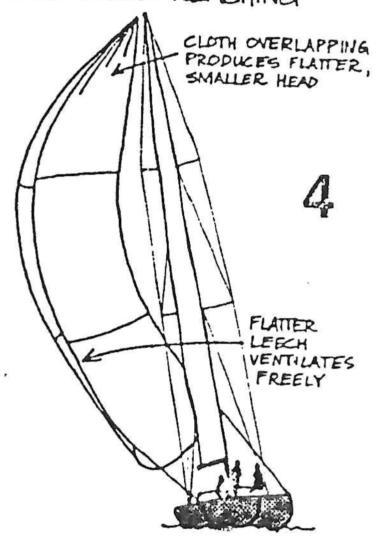
GENUA: Om lovarts trådar i toppen fladdrar och övriga är stilla – Skotpunkten framåt. Om den nedre fladdrar – Skotpunkten akterut.

SPINNAKER









'SKÄRNING

knop	10°	30°
2	2,03	2,31
5	5,08	5,77

fart ökning

STORSEGEL:
- Om 1 o 3 fladdrar på lovart sidan – ta hem planrev.
- Om 6 o 4 fladdrar på läsidan men ej 5 och 3 Stänger Seglet – Dra i cunningham

Felsökningschema!

Felsymptom		Orsak	Åtgärd
Lovgirig Båten vill lova upp mot vinden med sådan kraft att det är jobbigt att hålla rodret.	*Segel*	Storen är för bukig	Böj masten, dra ut bomliket, spänn cunningham
		Storen stänger	Ta hem akterstaget. Tvista seglet mer
		Trycket för stort i storen	Travaren mot lä, reva seglet
		Genuan för plan	Släpp på fallet eller genuacunningham
		Genuan öppnar	Skotpunkten ska framåt
		För lite tryck på förseglet	Byt till större genua
	Rigg	Masten lutar för mycket akterut	Räta masten genom att spänna förstaget
		Masten står för långt akterut	Flytta fram masten
	Båt	Båten lutar för mycket	Travaren mot lä, reva seglet, alternativt placera hela besättningen på relingen
		Besättningen felplacerad	Flytta längre akterut
Fallgirig Båten vill falla från vinden då rodret släpps. Seglens tryckcentrum för långt förut.	*Segel*	Storen för plan	Släpp på bomlik och cunningham. Räta masten
		Storen öppnar	Släpp akterstag. Minska twisten
		Trycket för litet i storen	Travaren mot lovart. Släpp ut rev
		Genuan för bukig	Spänn fall eller genuacunningham
		Genuan stänger	Flytta skotpunkten akterut
		För stort tryck på genuan	Minska förseglen
	Rigg	Masten lutar för mycket föröver	Släpp lite på förstaget, masten faller akteröver
		Masten står för långt förut	Flytta masten akteröver
	Båt	Båten lutar mot lovart	Segla plant eller med lite lälutning
		Besättningen felplacerad	Flytta längre förut
Dålig höjd Du tar inte lika bra höjd som andra båtar av samma typ.		Fallgirighet ger dålig höjd	Så länge båten inte är allt för lovgirig och tung på rodret kan du gå igenom åtgärderna för fallgirighet
		Fel lutning på masten	Luta akterut. Generellt gäller att ju mer masten lutas akterut, desto bättre höjd. Båten får inte bli tung på rodret
		Förstaget är för slackt	Spänn upp. Med akterstag eller backstag
		Genuan för bukig i förliket	Segla med lite inslag och fladdrande telltales. Tappar du för mycket höjd, tala med segelmakaren
		Masten pumpar	Förhindra masten att röra sig. Spänn undervanten, sätt an babystag (inre förstag)
		Skotning för långt i lä	Flytta in genuans skotpunkt mot båtens mittlinje. Skjut storskotet upp mot lovart
		Masttoppen faller av mot lä	Om den faller av för mycket mot lä, spänn upp toppvanten
		Båten lutar för mycket, för stor avdrift	Alle man på relingen. Öppna seglen, framförallt i toppen. Minska segelytan

KÄLLA: VI BÅTÄGARE

Så här ska du trimma på kryss!

	I lättvind	I mellanvind	I hårdvind
Bomliksssträck	innanför märket	på märke	planrev
Cunningham	inte alls	måttligt	draget
Akterstag	löst	måttligt-hårt * måttligt	mkt hårt * hårt
Mastböj	rak	måttligt * lite	mycket * måttligt
Travare	i lovart, twist	i center	mot lä, för balans
Skotpunkt	framåt	grundinställn.	bakåt
Planrev	inte alls	vid behov * inte alls	fullt * måttligt
Kick	lös	måttlig	Partialrigg: hårt Masthead: måttligt
Mastlutning	bakåt	lite bakåt	vertikalt

* = vid grov sjögång

Vem gör vad på kappsegling

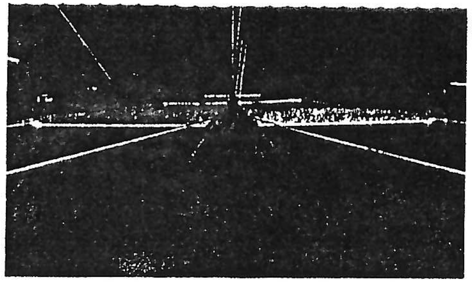
	Rorsman	Gast 1	Gast 2	Fördäcksgast
Start	Uppsikt, Taktik Skotning Stor	Skotning genua Uppsikt i lä	Ger tid: 10,5,4,3,2,1 min 45,30,20,15,10..1 sek	Uppsikt linjen (vid behov i fören). Hjälpa in genuakjolen över mantåget vid skotn.
Placering kryss möjligt i sittbrunnen, i hård vind + sjö längre	Så långt föröver som rorsman annars i lä, skotande genuan	Vid burkning: närmast gast 1. Lättvind: I ruffen eller lä	Vid burkn.: Tätt intill gast 2. Lätt vind: Lä	Vid burkn.: Tätt framför
			Kan bytas temporärt	
Uppgift kryssen	Max fart i sjön, trim av travare, kollar storen	Ständig trim av genua. Ev. dra runt spinn. gajarna	Kompasskurser till rorsman, +/− på bogarna	Packar spinnaker. Gör allt klart för rundning
Slag	Säger till. Slår. Justerar travaren	Lägger två varv skot runt andra vinschen. Skotar.	Förflyttar sig från ena sidan till den andra. Hjälper ev. till att skota.	Hjälper ev. in genuakjolen
Rundn. kryss-slör/läns	Släpper ut storen Släpper häckstag	Lossar ev. lift och nedhal, justerar höjden spinn.bom ger gast 2 lägaj, släpper genuaskot lite, hissar spinnakern. Skotar lovartsgaj, släpper genuafall.	Kopplar spinnakern. Drar ut lovartshorn mot bom Skotar lägaj	Sätter upp spinn.bommen + fäster gaj i den. Drar ev. lovartgaj för hand tar in genuan
Gipp	Säger till	Skotar spinn. ensam i gippen. Ger gast 2 lägaj	Släpper ev. nedhal Skotar lägaj	Gippar bommen
Spinn: nedtagn. Rundn. till kryss	 Skotar stor + häckstag Justerar travaren	Lägger at lovartsgaj Hissar genua Skotar genua	Går ner i ruffnedgången Tar tag i lägajen Tar in spinn. via lähornet Upp i lovart	Drar bomuthal. Ser till att genuaskotet löper rätt. Lossar lovartsgaj helt och fallet sakta. Tar ner spinn.bom
Revning	Lossar storskotet	Släpper storfall	Drar revlina (om neddragen till sittbrunn)	Justerar kick (Drar revlina om den är på bommen)

KÄLLA: VI BÅTÄGARE

BILDSPELET

Trimma med Sundelins

Jörgen och Peter Sundelin har vunnit nästan allt som går att vinna. Här utnyttjar de sina erfarenheter för att du skall få fart på din båt.



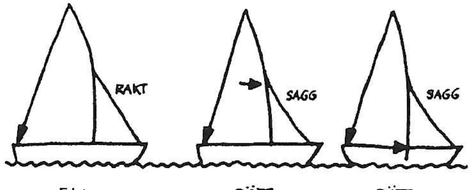
VID BRYGGAN

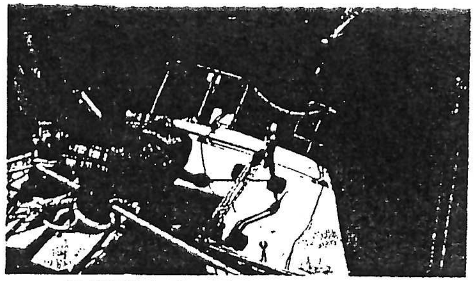
Ställ in masten rak i sidled.
Kontrollera att den inte lutar genom att ta storfallet och mäta av mot relingslisten på vardera sidan av båten.

Se till att masten står lodrätt i båten d.v.s. inte lutar för- eller akter ut.
Det gör du enklast från land. Tvärs masten ställer du dig ganska långt bort med ett lod i handen. Jämför med masten bakom.

Lås masten när grundinställningen är klar.
Om mastfoten står nere i båten så skall masten stå mot bakkant av hålet i däck men utan att tryckas framåt. Om masten står på däck fixeras masten högre upp med hjälp av undervant och/eller babystag.

Släpp efter på förstaget och ta hem i akter- eller backstag för att ställa in den maximala mastböjen.
När du hittat din maximala mastböj kan du alltså släcka lite i back-/akter stag. Då har du något mindre mastböj samtidigt som förstaget då inte är helt sträckt, d.v.s. du bukar till både stor och försegel med back/akterstag. Det är just det som är finessen. Stor och försegel skall passa ihop. Istället för att inducera en mastböj med hjälp av förstaget använder vi alltså spridarbeslaget respektive däcket som fixpunkter att böja masten kring (se fig).





MELLANVIND
(4 m/sek)

Kontrollera att masten står rak i sidled.
Det gör du genom att titta med ögat alldeles intill likrännan.

Halsa seglen rätt.
Börja med storen. Ringen i halshornet skall sitta lika långt ut från akterkanten av liktampen eller dess förlängning som sprinten i beslaget sitter bakom masten. Samma princip för förseglet.

Sträck fallen.
Rynkorna skall precis försvinna. Märk av detta läge med tape på fallen.

Bomlik/planingsrev
tar du bara hem på lite grand så att seglet fortfarande ska ha fin form ända ner till bommen.

Akterstag/backstag.
Tag hem lite grand så att förstaget inte saggar för mycket. Buken skall ligga mitt i storseglet och lite längre fram i förseglet.

Ledvagnen
ställs så att bommen kommer i båtens centrumlinje, d.v.s. ledvagnen kommer att stå i lovart.

Storskotet
justeras så att översta lattan är parallell med bommen.

Genuaskotpunkten
kontrolleras med hjälp av telltales. De skall stå lika både upptill och nertill i seglet.

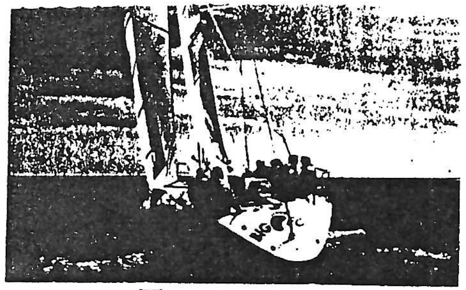
Genuaskotet
justeras så att akterliket är parallellt med masten så långt upp som möjligt.

Skotvinkeln för förseglet
bör ligga på ca. 8—9 grader.

Kicken skall vara lös

Nu skall båten balansera med ett lätt tryck i rodret. Rodervinkeln får aldrig överstiga 5 grader och båten får aldrig vara fallgirig.

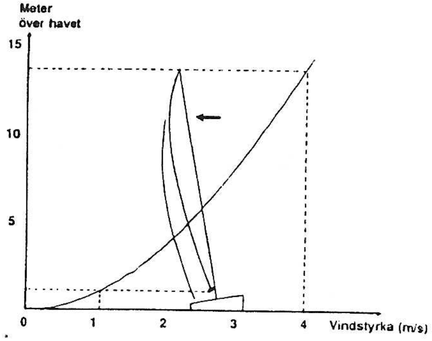
Eftersom det har visat sig att båtar med bakåtlutande master seglar fortare än båtar med masten rakt upp bör du prova att luta masten bakåt innan du går vidare med segeltrimmet. Börja alltså om med bryggtrimmet men med förstaget några cm längre (se andra punkten under "Vid brygga").



LÄTTVIND
(Under 3 m/sek)

Twista seglen.

Vindhastigheten
är olika uppe och nere i seglet. När vi seglar i blankvatten betyder det att det blåser högre upp eftersom båten går framåt trots att det är stiltje vid vattenytan. Skillnaden i vindhastighet uppe och nere i seglet är ovanligt stor och det betyder att vinden skall möta seglet med olika infallsvinkel uppe och nere i seglet. Seglen skall twistas.



Öka utrymmet mellan seglen.
D.v.s. flytta ut skotpunkten för förseglet.

Skota löst.

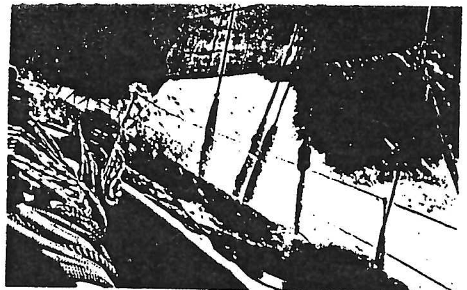
Släpp fallen något.

Lossa Cunningham.

Kicken ska vara lös.

Släpp efter något i planings/bomlik.

Segla på lä telltales
i stället för som normalt på lovarts.



HÅRDVIND
(Mer än 6 m/sek)

Twista seglen.
Ju större vågorna är desto mer ska du twista seglen. Ju större vindens friktion är mot vattnet desto större blir då skillnaden i vindhastighet uppe och nere i seglet.

Öka skotvinklarna
genom att flytta ner ledvagnen och ut skotpunkterna.

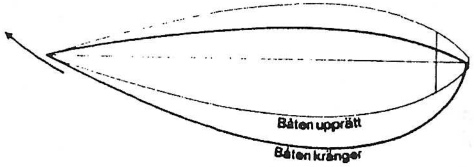
Minska buken
genom att dra i backstag/akterstag. Masten böjer då samtidigt som förstaget sträcks.

Plana ut seglen.
Drag i Cunningham och sträck förseglets fall. Buken förflyttas framåt samtidigt som akterliket öppnar sig.

Skota inte för hårt.

Minska krängningen.
Båten skall seglas så upprätt som möjligt och får aldrig kränga mer än 25 grader.

Kontrollera balansen.
Båten skall alltid balansera och rodervinkeln får aldrig överstiga 5 grader.



I hårdvind är det lätt att få problem med balansen i båten, som gärna vill lova upp mot vinden. Båtar med rundare skrovform lovar upp lättare på grund av att båten ändrar form under vattenlinjen när krängningen okar.

TRIMTIPS

Skifta segel i hårdvind.
Resonera så här med dig själv: Om jag hade haft de segel uppe som jag funderar på att byta till — skulle jag då fundera på att byta till det segel som jag har uppe nu?

Om att välja segel.
Välj alltid efter de förhållanden som råder i starten.

Märk upp:
Spridarna för referensavstånd när du skotar.
Fallen för olika vindar.
Akterstag/backstag för kontroll av förstagsagg.
Skotpunkter för olika segel och vindstyrkor.
Rorkulten med 5-gradermarkering.

Av- och påmastning.
Räkna varven du skruvar upp och skruva tillbaka igen och lås vantskruven. Trimmet är då intakt till nästa segling.

Gör en trimlista:
Om vinden ändrar sig — vad skall jag då först justera.

HORIZON [x)]

Bröderna Sundelin Segelmakeri ingår i den internationella Horizongruppen. Horizon är ledande i världen när det gäller att med hjälp av datamaskin räkna fram hur segel skall konstrueras för att nå maximalt aerodynamiskt resultat.

Jörgen och Peter Sundelin är sedan 20 år etablerade inom internationell kappsegling. De har under åren vunnit bl.a. OS, VM, VM-3/4 ton, EM, NM, SM, Kieler Woche och Guldpokalen. De har varit med och vunnit delsegrar i världens tre största havskappseglingar — SORC, Sardinia Cup och Admirals Cup. Och på svenska vatten har de vunnit det mesta som går att vinna i de flesta stora klasser — IF, Maxi 77, H-båt, Safir, Express, Ballad, Shipman 28 m.fl.

Nu ställer dessa, Sveriges första Stora grabbar inom segling, upp och delar med sig av sin erfarenhet och sina kunskaper till dig. Vid sidan om sin tillverkning av Horizonsegel kan de

- reparera dina gamla segel och hjälpa dig att trimma in dem
- **skräddarsy kurser för dig och din besättning i segeltrimning och kappseglingsteknik**
- **ta hand om din båt för vinterförvaring och vårutrustning och erbjuda sommarplatser (med bilparkering) på marinan i Saltsjöbaden.**

Ring bara Bröderna Sundelin Segelmakeri på telefon 08-717 50 70 eller skicka in svarskortet här bredvid.

X) Na ndrat til
U K SAILS

ORDLISTA

Akterlik är seglets bakkant.

Akterstag är staget från masttoppen till båtens akter.

Babystag är ett inre forstag.

Backstag är ett stag som sitter på samma höjd på masten som förstaget och går ner till båtens akter.

Bisektris är en linje som delar en vinkel mitt itu.

Bomlik är storseglets underkant.

Bomuthal är taljan som man sträcker bomliket med.

Buk är seglets djup.

Cunningham är ett trimhål i seglet, ovanför halshornet, som man sträcker förliket med.

Fallgirig är en båt som faller av från vinden när man släpper rodret.

Förlik är seglets framkant.

Förstag är staget från foren och upp till masten.

Kick eller bomnedhalare håller ner bommen på undanvind.

Krängningsvinkel är den vinkel båten kränger med från lodlinjen.

Lattor är de ribbor av plast eller trä i seglet som håller upp akterliket.

Ledvagn justerar skotvinkeln för storen.

Lovgirig är den båt som lovar upp mot vinden när man släpper rodret.

Mastböj eller mastkrum är avvikelsen från raka linjen mellan masttopp och halshorn. Mastböjen är alltså oberoende av mastlutningen.

Mastlutning eller mastrake är mastens lutning bakåt.

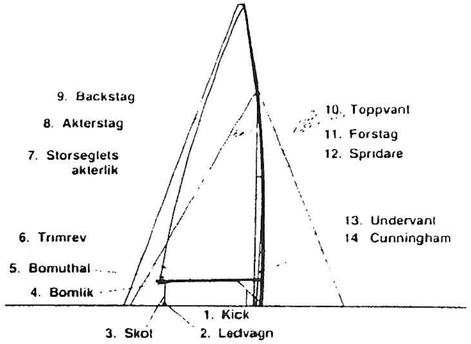
Sagg är förstagets avvikelse från raka linjen. Princip samma som mastböj.

Skotvinkel är vinkeln mellan båtens centrumlinje och linjen halshorn-skotpunkt.

"Stängt lik". Seglets bakkant pekar upp i lovart.

Telltales är garnbitar på seglet som avslöjar vindens strömning.

Twist är seglets vridning i akterliket. Ju mer översta lattan pekar åt lä desto mera twist.



PRIS 10:-

Mängder av fina båttips fick alla deltagarna i Stockholmskretsens måndagsträff den 18 september. *Bo Berg*, som är auktoriserad besiktningsman, gav alla tillfälle att ställa olika frågor. Det var ett uppskattat möte som bjöd på många guldorn för båtägare.

Vatten i rodret

Ett vanligt fel på roderkonstruktioner är att det kommer in vatten mellan roderhalvorna. Det går att undvika med två drenagehål, ett uppe och ett nere som man kan öppna på vintern och tappa ut vattnet med. Om vattnet tillåts att komma in under sommaren så suger glasfibern upp vatten eftersom den är helt oskyddad inne i rodret. Många roder på t ex Maxi 77, Cirrus o Cumulus har gått av på grund av dessa orsaker.

Gul gelcoat

Om gelcoaten blir gul på ytan, kan detta ofta tvättas bort med en lösning av citronsyra.

Blanda 50 g citronsyra i 3 l vatten. Stryk på och låt det sitta på i en kvart. Tvätta av. Man vet inte vad gulfärgningen beror på, men förmodligen neutraliserar citronsyran något ämne från plasten.

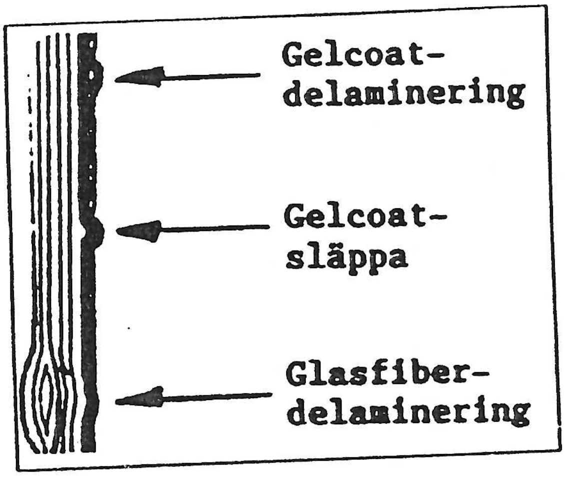
Böldpest

För att testa, om det verkligen är böldpest, sticker du hål på blåsan med t ex en kniv . Om det luktar ättika är det ingen tvekan. Då är det böldpest.

Böldpest kan uppstå på olika nivåer. Det kan finnas inne i gelcoaten, mellan gelcoat och glasfiber eller mellan glasfiberlagren. Se bilden härintill.

Hör gärna av dig till någon i Tekniska kommittén om det är något du vill diskutera eller fråga om.

Lars-Anders Westlin,
Tekniska Kommittén



Saxat från Omkretsen 7/91
Stockholmskretsen i Svenska Kryssarklubben

Laminerade segel

Maxi 77 är en entypsbåt för vilken väl specificerade mätningsregler gäller vad avser kappsegling. I punkt 13 av dessa regler behandlas seglen. Den inleds med följande:

"Där annat ej angives gäller IYRU:s gällande segelmätningsbestämmelser. Laminerade segel Mylar, Kevlar och liknande ej tillåtna."

Förslag har framförts på att denna regel skall ses över. Man önskar att Mylarsegel skall kunna användas vid kappseglingar. En ändring av klassreglerna kan ske efter en omröstning bland medlemmarna i Svenska Maxi 77 Förbundet.

Det råder en hel del oklarheter om vad Mylarsegel är och jag har därför sammanställt en del fakta som förhoppningsvis kan underlätta ett ställningstagande av Maxi Klubbens medlemmar.

Konventionell segelduk utgörs av speciellt behandlade vävar. Idag består dessa så gott som uteslutande av syntetfibrer, nylon i spinnakrar och polyester i övriga segel. Genom att variera mängden fibrer i vävens längdriktning (varp) och i inslagsriktning (väft) erhålls olika värden på vävens styrka och töjbarhet. Vävar är anisotropa vilket betyder att deras egenskaper är olika i olika riktningar. Speciellt låga är de i diagonalriktningen mellan varp och väft. Det är önskvärt att segel deformeras så lite som möjligt under belastning. Framför allt skall seglet återta sin ursprungliga form efter belastning. Vävens töjbarhet beror på fibrernas egenskaper, garnets grad av spinning och framför allt på att garnet ej orienteras parallellt med väven där varp- och väfttrådarna korsar varandra. I en tät väv är denna, geometriskt betingade, töjbarhet särskilt stor.

Dacron är ett firmanamn (Du Pont) på fibrer av en termoplastisk polyester. Kemister kallar den polyetentereftalat, förkortat PET. Skrov och däck i Maxi 77:an är tillverkade av glasfiberarmerad plast. Denna plast är också en polyester, dock av annan typ, en s k härdplast. En skillnad mellan härd- och termoplaster är att den förra bryts ned och förstörs vid höga temperaturer under det att den senare mjuknar och stelnar igen vid lägre temperaturer.

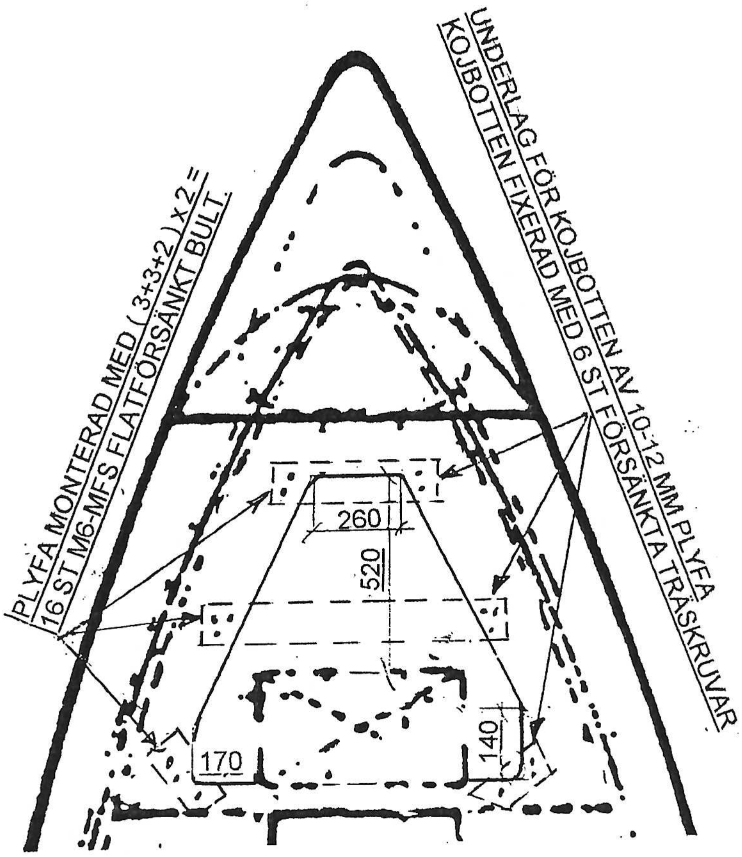
Segelduk av Dacron tillverkas av vävda fibrer och harts som pressas mellan varma valsar. Därvid sker en bindning mellan trådarna i varp- och väftriktningarna så att duken får stadga i diagonalriktningen. Under senare år har segelmakarna i allt större utsträckning börjat orientera segelduken efter kraftriktningarna i seglen, vilket ställer mindre krav på styrkan i diagonalriktningen. Därigenom kan segel med lägre dukvikt användas.

Mylar är även det ett firmanamn (Du Pont) på en folie av en termoplastisk polyester. Mylar och Dacron är sålunda kemiskt sett mycket närstående material.
Segelduk av Mylar består av ett antal skikt av Mylarfolie, som limmats samman med ett eller flera skikt av tämligen glesa vävar. Fibrerna i dessa kan vara Dacron eller Kevlar, som är en syntetfiber med exceptionellt hög styrka och styvhet. Kevlarfibrer kan användas där särskilt låg vikt eftersträvas, t ex i kajaker. På grund av att segelduken innehåller folier kommer den att vara tämligen isotrop dvs egenskaperna är oberoende av riktningen. Ett Mylarsegel kommer därför att bibehålla sin form bättre än ett Dacronsegel med samma dukvikt.
En inneboende svaghet är att de laminerade seglen kan delaminera vilket innebär att de olika skiktens vidhäftning vid varandra upphör. Enligt de segelmakare jag talat med är det en barnsjukdom, som de äldre laminerade seglen kunde drabbas av. Risken för att det skall inträffa för modern segelduk anses liten. Segelmakarna är helt ense om att Mylarduk ej skall användas i storseglet på Maxi 77:an, utan främst i Genua 1 och eventuellt i Genua 2. Fördelen blir då ett lätt segel som håller formen bra upp till höga vindstyrkor. Viss omsorg bör ägnas handhavandet. Sålunda rekommerderar vissa segelmakare att seglet ej viks utan rullas ihop. Mylarsegel är främst av intresse vid kappsegling. Priset för ett Mylarsegel är ca 10-15 % högre än för ett Dacronsegel. Vad avser hållbarheten är de minst lika bra som för Dacronsegel. Kappseglare använder ofta sina Dacronsegel endast en säsong. Mylarsegel håller längre än detta.
Avslutningsvis påpekas att om Mylarsegel tillåts vid kappseglingar kan Maxi 77:ans LYS-tal komma att höjas en eller annan hundradel.

Jan Erikson, 2391

Vattentank i förpiken

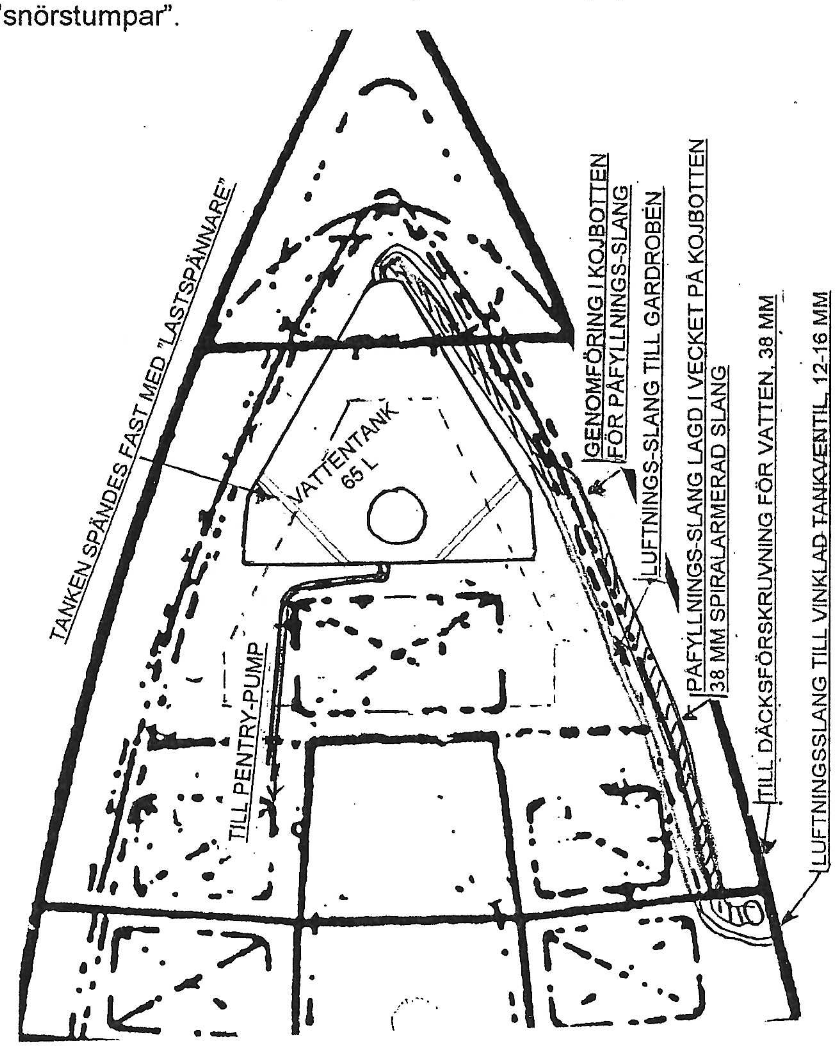
I förpiken, under kojerna kan man få in en 65 liters trekantig vattentank av plast.



För att kontrollera mått och få något att såga efter placerade jag tanken upp och ner på kojen och ritade av tanken. Mina mått enligt skissen. OBS hålet placeras i bakant av luckan

Man bör palla under tanken fram, så att det inte blir en luftficka, när vattnet når över luftningshålet.

~~Tanken fixerades i läge med en så kallad~~ "lastspännare", ~~med~~ band. Bandet är fäst i vecket i kojbotten med hjälp av "snörstumpar".



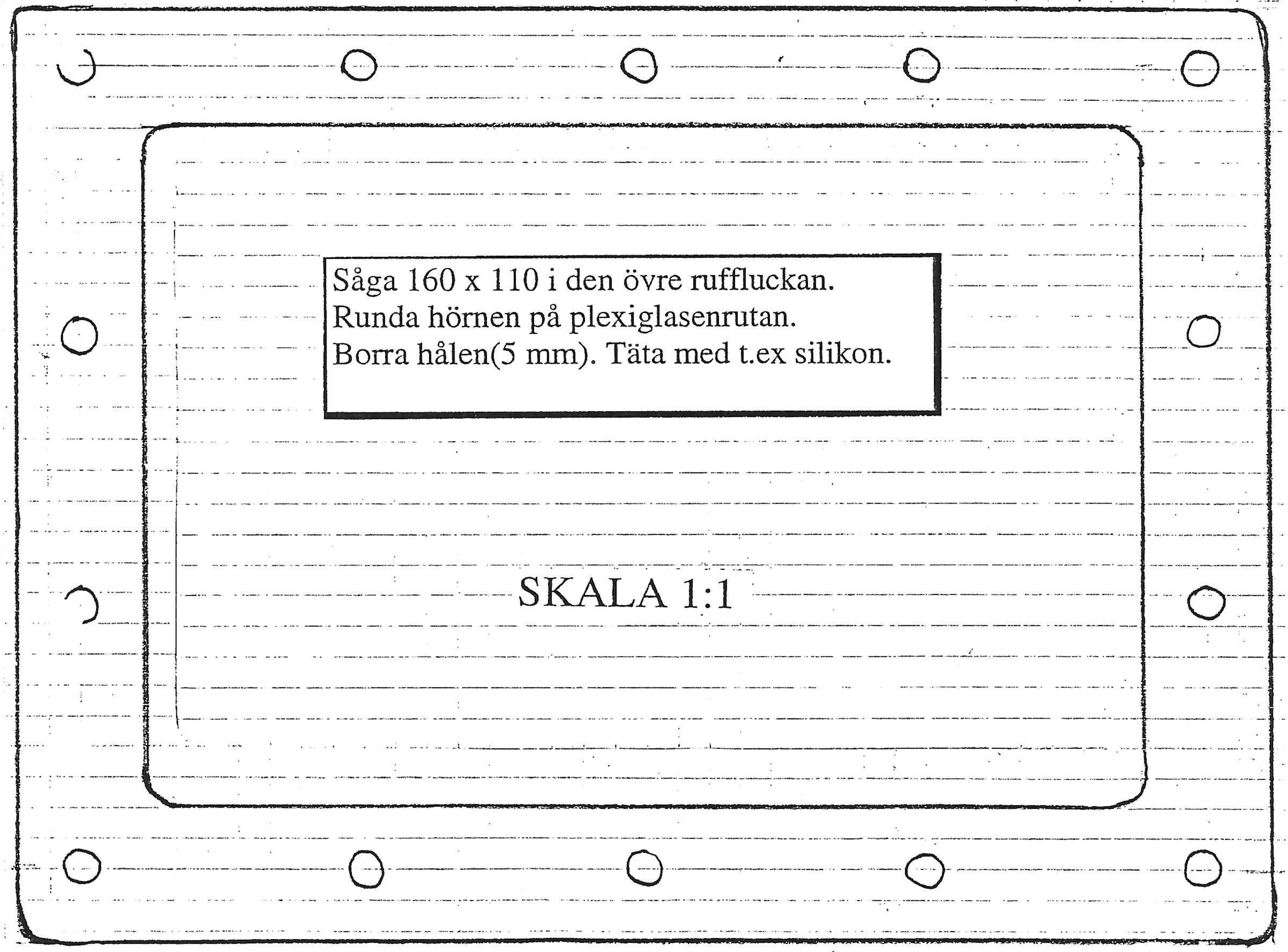
Vid första påfyllning, fyllde vi fem liter i taget och markerade på tanken med spritpenna.

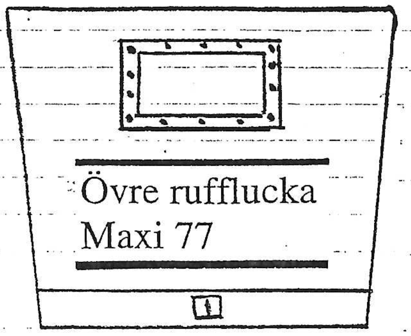
1333

MONTERA ETT FÖNSTER I RUFFLUCKAN

1 st	Plexiglasplatta 8 x 150 x 200	(34-1363 Clas Ohlsson 31:-)
20 st	Rostfri 6-kant skruv M5	(M5-11-1123-530 Clas Ohlsson 26:-)
20 st	Rostfri mutter M5	(11-1128-5 Clas Ohlsson 10:-)
30 st	Rostfri bricka 5.3-10	(11-1129-531 Clas Ohlsson 12:-)

Priser 95.01.01 kostnad ca 80:-





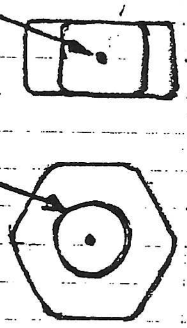
HANS LARSSON HAZARD 1619

BYGG DIN EGEN VINDMÄTARE

1 st	Elmotor	(22-2263 Clas Ohlson 14:-)
1 st	Remskiva	(27-595 Clas Ohlson 6 :-)
10 m	Kabel 2 x 1.5 mm2	(49-163 Clas Ohlson 49.50)
1 st	Panelinstrument 500 mA	(32-1969 Clas Ohlsson 175:-)
3 st	Rostfri skruv M5	(11-1124-520 Clas Ohlson 10:-)
3 st	Rostfri bricka 5.3 x 10	(11-1129-531 Clas Ohlson 4:-)
1 st	Mutter M10 mässing	
3 st	Kaffemått(kapas ca 20 mm)	

Priser 95.01.01 Kostnad ca 300:-

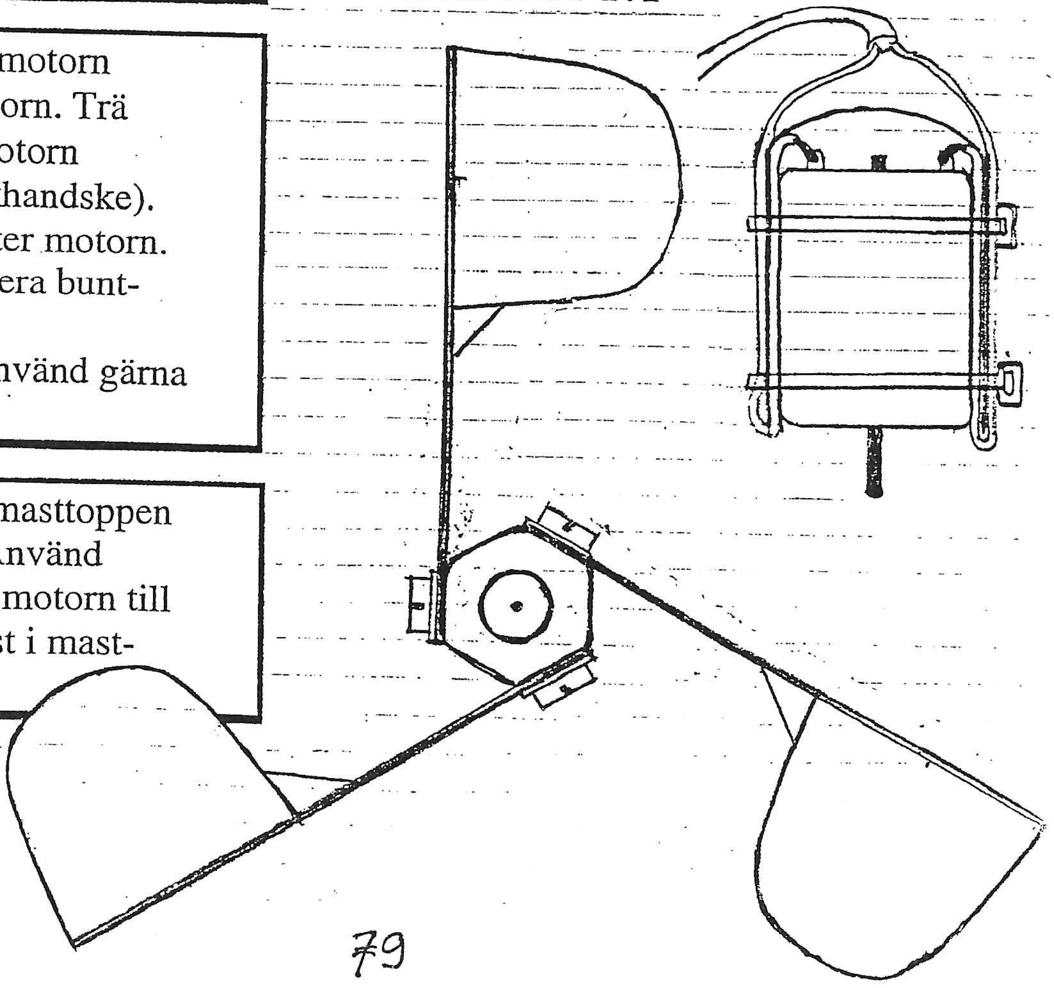
1. Slå körnslag på muttern(3 sidor) borra med 4.2 mm borr Gänga med M5 tapp
2. Tennlöd fast remskivan i centrum av M10 muttern
3. Kaffemått,(kapas ca 20 mm) Borra 5 mm hål i ändan
4. Skruva fast med M5 rostfri skruv och bricka.(ev. får skruven kapas något) Använd gärna mutterlås.
5. Tennlöd fast kablarna i motorn Lägg kablarna efter motorn. Trä på ett fuktskydd över motorn (t.ex fingret från en diskhandske). Vik tillbaka kablarna efter motorn. Linda el-tape eller montera buntband runt motorn. Tryck fast vindflöjeln(använd gärna mutterlås).
6. Montera vindmätaren i masttoppen med vindflöjeln neråt. Använd t.ex en rörklammer runt motorn till ett stag som popnitas fast i masttoppen.



Kalibrera vindmätaren t.ex från bilen

km/h	m/sek
14.4	4
28.8	8
43.2	12
57.6	16
72	20
86	24

SKALA 1:1



HANS LARSSON
HAZARD 1619

Utdrag, saxat från "Vi Båtägare 1983"

Min Båt

Utvecklingen av båten gick vidare. Den båt som presenterades 1972 har ganska få likheter med de senast levererade båtarna.

Just detta att utveckla båten hela tiden tror vi är en av förklaringarna till båtens popularitet.

Nedan följer en uppräkning på de förändringar som gjorts under åren. Observera att tidsangivelserna är ungefärliga och att vissa ändringar tillkommit under produktionsårets gång.

1972 brunt slag

1973 grönt slag, endast MB10 som inombordare

1974 grönt slag. Divinycell i däck — i st. för balsa.

1975 Blått slag. Nya modellen med bl a följande förbättringar; nytt däck med segelboxlucka, höjd kapp, ruffskott upprätat och längre akteröver. Bättre lutning på sittbrunnssargen. Sittbrunnsdurk höjd ca 100 mm. Nya bänkluckor. Plastbasinrede med dubbla huvudskott och nya kölbalkar.

~700-1209

1976 Blått slag. Bättre segelboxstuv. Plexiruta på förpikslucka, ventilation i akterstuv, nya lanternor. Nya rutinfästningar, fönsterramar i ABS-plast.

nr. ~1210-1995

1977 Blått slag. Från nr 2122 Sjöfartsverkets godkännande. Nytt däcksmönster. Lädermönster i sittbrunn.

1978 Tejpat slag. Seldén-mast införes. Transparent förpikslucka.

1979 Tejpat slag. Avlastare på rufftak. Tierods som standard. Nytt utförande på pentry. Ny innerklädsel.

Maxi 77 är i dag fortfarande väldigt efterfrågad, framförallt som begagnad. Starka Maxi 77-klubbar och flitigt kappseglande (SM status) gör att båten håller sitt grepp om båtköparen. Efterfrågan på nya Maxi 77:or har senaste tiden sjunkit i takt med att efterfrågan på större båtar ökat. Vi har dock kunnat konstatera att efterfrågan på Maxi 77-konseptet ökat igen, och vi kommer under oktober månad att presentera 80-talets Maxi 77.

Claes Bengtsson
Pelle Petterson ab

DATA OM MAXI 77.

Totallängd inkl. roder	7,98 m
L.v.l.	6,75 m
Bredd	2,50 m
Djupgående	1,45 m
Deplacement	ca: 2 ton
Kölvikt	ca: 800 kg
Lys-83	1.02
Scandicap	5.75/5.45 med motor

Solveig och Jan Linder, Huddinge:

Rymlig och tålig

— Vår Maxi 77 köptes ny 1976, nr 1806. Familjen består av två vuxna och tre barn födda -66, -68 och -72. 1981 köpte vi en Maxi 95, inte för att vi på något sätt var missnöjda med vår 77:a, utan helt med anledning av att barnen blev för "skrymmande".

— Vi hade inte haft egen båt tidigare. Genom bekantas rekommendation och segling med deras Maxi, tyckte vi båten verkade bra. Eftersom vi dessutom har tre barn, fann vi att Maxi 77 var den enda båt i prisklassen som tillät fem personer att vara ute 4 à 5 veckor i sträck. Finansieringen var dessutom förträfflig.

MONTERA EN LIKRIKTARE PÅ UTOMBORDAREN

Om du har en utombordsmotor med uttag för växelström kan du montera en likriktare och få underhållsladdning till ditt batteri ca 2-5 ampere beroende på effekt och varvtal.

Så här kopplade jag likriktaren till min 8 Hk Yamaha det ger cirka tre ampere på 2/3 gas.

Tänk på att placera likriktaren svalt eller montera kylflänsar.

Om du har känslig elektronisk utrustning ombord, montera en kondensator på 1- 3,7 µF som skydd mot spänningsspikar och störningar.

Jag monterade som ett extra skydd en strömbrytare mot eventuella krypströmmar över likriktare när motorn är avslagen och en säkring på 6 - 10 ampere mot kortslutning.

Kontrollera först med tillverkaren att det går att montera likriktaren på växelströmsuttaget.

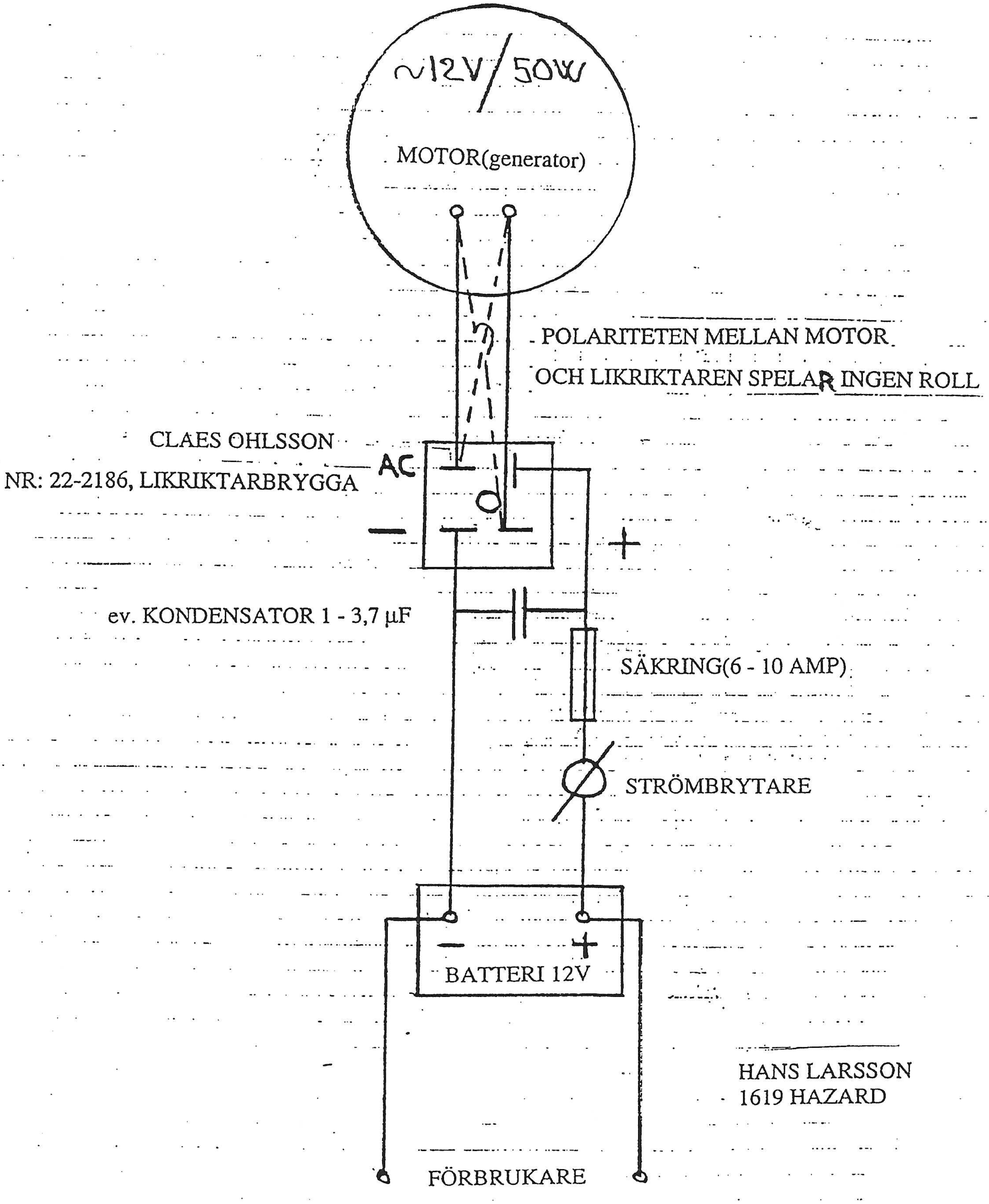
Säkringshållare	25-407, Clas Ohlsson	8.00
Likriktaren	22-2186, Clas Ohlsson	28.50
Kylmodul(ev.)	22-3157, Clas Ohlsson	15.50
Strömbrytare	22-3514, Clas Ohlsson	14.00
Kabel(2 x 5 m)	49-34, Clas Ohlsson	42.00
Kondensator(ev.)	1 - 3,7 µF, Elfa i Solna	

Priser 95.01.01 Kostnad: ca 108:-

Om det är långt mellan motor och batteri använd gärna 2,5 mm kabel

HANS LARSSON
1619 HAZARD

FASTA
MÄRKEN

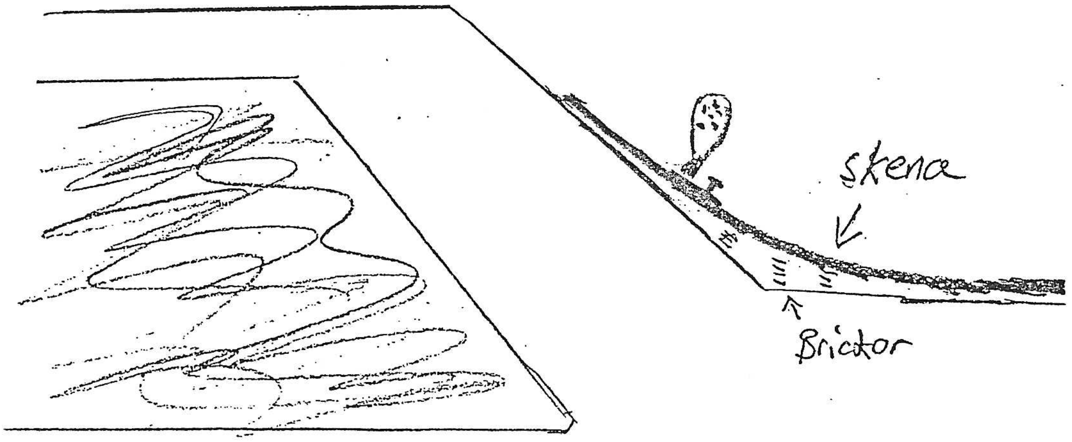


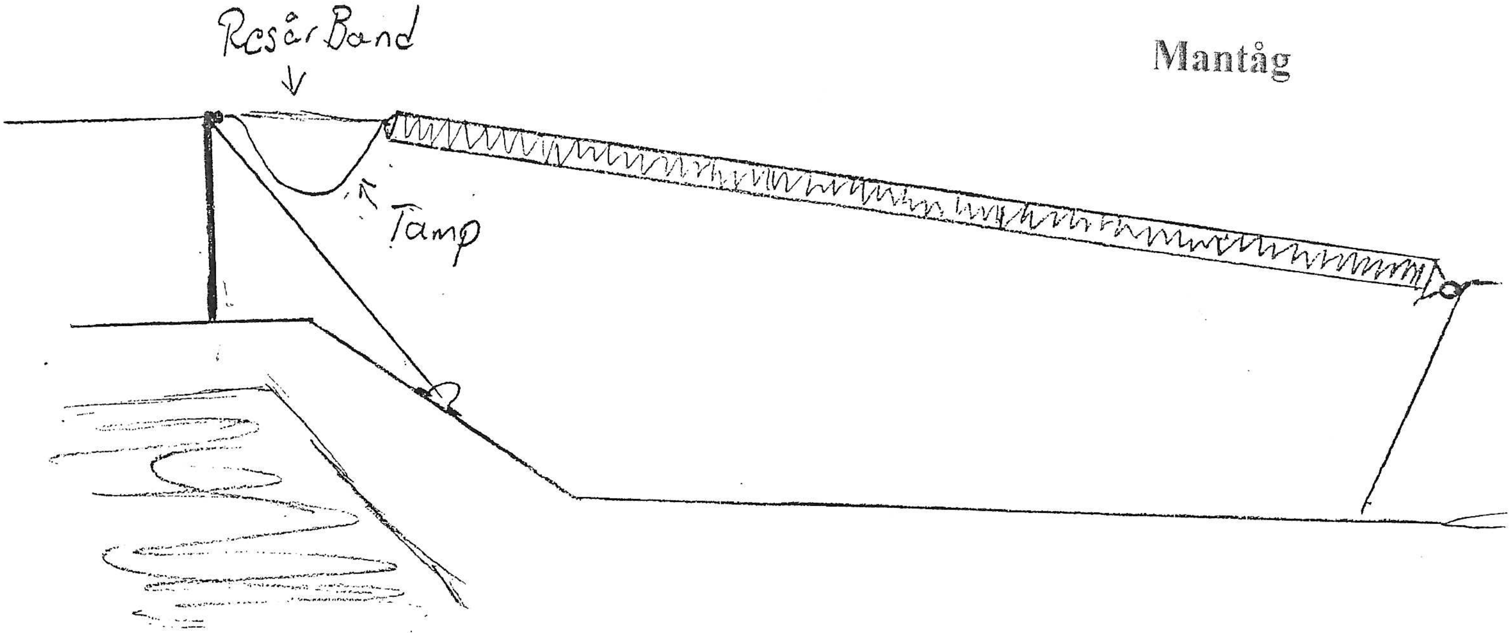
HANS LARSSON
1619 HAZARD

Skotpunkten för stora genuan

Vill man ha skotpunkten för stora genuan framflyttad längre än vad orginalskenan tillåter, men inte vill ha dubbla skenor kan man köpa en längre skena och böja den i en båge inte större än att travaren går att flytta.
Detta göres lämpligen genom att börja skruva fast skenan bakifrån, det är viktigt att ha travarn monterad och prov så den löper fritt.
Lika viktigt är det att dra alla skruvar så man får en jämn båge på skenan, när det är draget så långt det går utan att travarn kärvar mäter man hur mycket brickor som måste läggas som distans, när det är gjort fylls mellanrumet med vit sikkaflex.
För mej gick det åt 7st brickor på högsta stället
Hjertmans säljer tunna skenor som går bra ihop med orginal travarna

2050 Roine Gävert





Vill man ha mantågen kvar på båten och ändå segla bekvämt sittande på sittbrunskanten.
Kan man kapa mantågen och fästa dem i backen efter andra mantågsstötan, kapa mantågen först och märk sedan ut var fästöglan ska sitta, sätt fast med genomgående skruv bricka och lås-mutter.
Det bort kapade mantåget ersätts av ett ställbart hängband.
Vill man att banden ska vara spända när dom inte används syr eller splitsar en 8mm tamp med ögla i båda ändar, cirka 60cm lång och sätter fast ett resårband mellan öglorna, det spänner upp bandet då det ej används

2050 Roine Gävert

Scratch 25

Vi vet att många av de deltagande båtarna aldrig hade anmält sig till någon tävling om inte Scratch 25 hade funnits. Den enkla tävlingsformen, som inte tillåter spinnaker, gjorde att också "båtar", som hade svårt att hitta gast kunde vara med och placera sig i topp.

Vi tackar Vikingarnas Segelsällskap och Segelsällskapet Brunnsviken för bra genomförda arrangemang.

Under hösten och våren kommer vi som tävlade i år att träffas och utveckla Scratch 25 med olika och enkla kunskapsträffar. Har du en internationell 5:a, en Albin 78, en Shipman 28, en Accent, en Maxi 77 eller en RJ 85 och inte var med på årets tävlingar men vill få mer information om våra planer, tag då kontakt med ditt klassförbund.

Med årets lyckade tävlingar och positiva gensvar från arrangörer och tävlande vet vi nu att Scratch 25 är ett vinnande koncept.

NM BÅT EPOXI PROGRAM 1997-01-28

Delaminerade däck

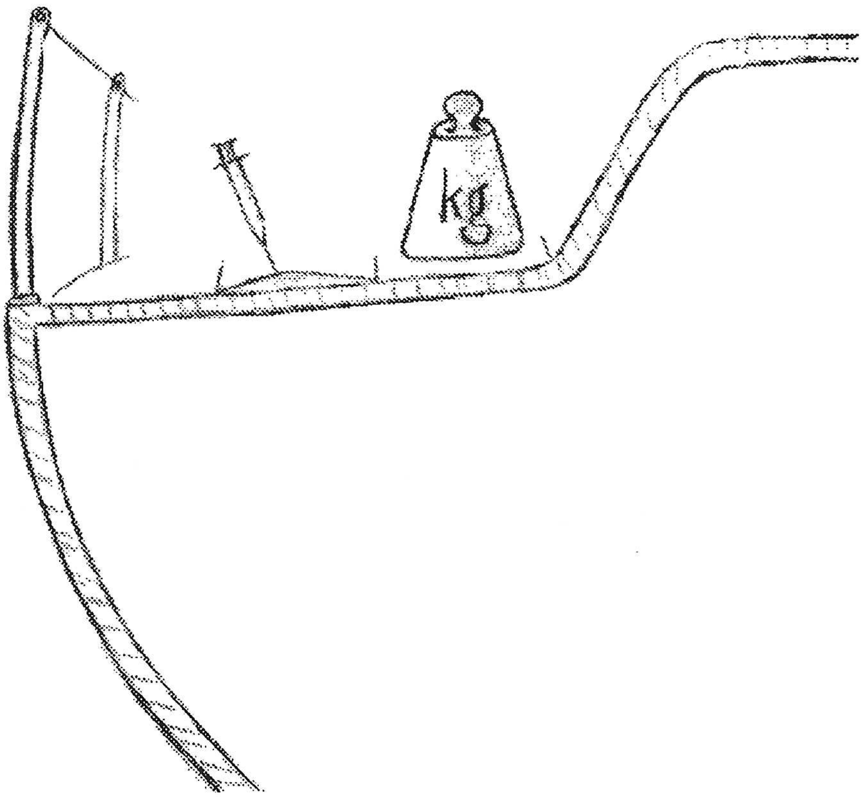
Ibland lossar laminatet från sandwichmaterialet och "böljar", gör då så här:

1 Borra hål i den lossade delen, diameter ca 4 mm, det bör ej vara mer än ca 15 cm mellan hålen.

2 Skaffa en injektionsspruta eller oljekanna. Blanda **NM Laminering 275** i lämplig mängd. Börja fyll i ett hål tills det kommer upp i nästa o s v (skydda mellan hålen med tejp så att däcket ej sölas ned). Belasta nu däcket med t ex lämplig sten, så att det blir plant med resten av däcket.

3 Låt härda i ett dygn och skär rent kring hålen och måla hålen med däckets färg. OBS! Kontrollera dels att det ej finns innestängt vatten, i så fall ta hål på baksidan, eller att epoxin rinner igenom någon spricka på undersidan.

4 Med samma förfarande som ovan, kan man göra med ett trädäck som lossat. Här använder man s k gipsskruvar i fogarna tills **NM Laminering 275** har härdat, varefter hålen efter skruvarna fylls igen med **NM Laminering 275**.



NILS MALMGREN AB
BOX 2039
442 02 YTTERBY
Telefon 0303-93610
Telefax 0303-92855

EPOTEX SÄLJSERVICE AB
SVARVARVÄGEN 10
142 50 SKOGÅS
Telefon 08-6090050
Telefax 08-6090920

Att profilspackla köl och roder.

Följande är hämtat ur Internationals folder Epiglass.

Spacklingsjobb kan göras på ett otal olika sätt. Dett exempel ger dig en indikation på olika moment som kan ingå i spacklingsjobbet. Den här typen av spackling är nödvändig om du har fått en köl- eller roderskada eller om du vill ändra eller förbättra kölprofilen eller uppfylla klassningsregler.

Detta behöver du:

1.	Plywood 3 mm	till profilmallar
2.	Färgborttagningsmedel	
3.	Slippapper 60-80 korn	till förbehandling och profilslipning
4.	Spackelbräda	För att sprida ut spackelmixen
5.	Lång slipbräda	För profilslipning
6.	Epiglass-mix	till grundning och försegling av spacklet
7.	Epiglass spackel-mix	
8.	Epiglass Förtunning	För rengöring av ytan och verktyg

Först måste du tillverka profilmallar för kölens bas, mitt och topp. Såga till med sticksåg i plywood. När du avlägsnat all bottenfärg måste ytan torka. Du kan påskynda torkningen med varmluftspistol eller annan värmekälla.

Förbehandla metall:

För att få bästa möjliga vidhäftning på metall är det viktigt med noggrann slipning för att rugga upp ytan och avlägsna oxidering. Rondellslip är ett bra alternativ.

Tvätta sedan med Epiglass Förtunning och stryk därefter omedelbart ett skikt Epiglass.mix för att förhindra återoxidering.

Aluminium, brons och bly som oxiderar mycket snabbt, kan slipas med våt eller torrslippapper doppat i Epiglass-mix. Lämna slipresterna på ytan för att härda

Profilspackling av stora ytor:

1. Slipa ytan med 60-80 papper
2. Tvätta rent med Epiglass Förtunning och låt ytan torka
3. Blanda en Epiglass-mix
4. Grunda ytan med en Epiglass-mix
5. Blanda i limpulver i mixen
6. Tillsätt spackelpulver och blanda till lagom konsistens
7. Stryk på spackelmixen så jämnt som möjligt med en spridare eller murslev
8. Använd en profilbräda för att forma spackelmixen till rätt profil. Profilbrädan

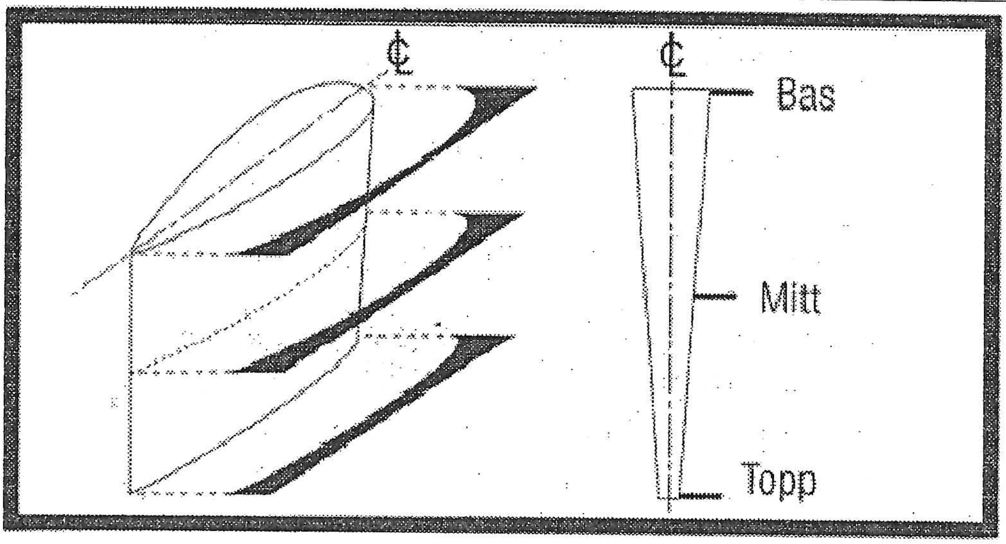
skall vara så flexibel att den kan böjas så att följer skrovets kontur, men också tillräckligt styv för att ge en jämn profil. En 20'30 mm trälist eller ett PVC-rör är idealiska.

9. Slipa första med 120-papper och avsluta med 280-papper för att få bästa finish
10. Avsluta med att måla ytan. Läs mer om grund-, lackgrund och lackfärg i Metodhandboken.

Kontrollera profilen med mallarna, både när du bygger upp med spacklet och när du slipar. Ibland är det nödvändigt att lägga på mer spackel och fortsätta slipa tills man får rätt profil.

När profilen är klar skall ytan förseglas med ett tjockt skikt Epiglass-mix. Måla sedan Gelshield 200 och bottenfärg.

ARBETSSCHEMA
Dag 1: Förbehandla ytan och låt den torka ordentligt
Dag 2: Grunda ytan med Epiglass-mix och låt den torka ordentligt
Dag 3: Slipa till rätt profil. Försegla med Epiglass-mix
Dag 4: Härdning
Dag 5: Måla Gelshield 200 och bottenfärg



Vi tackar International AB för tillståndet att använda materialet. En mer utförlig beskrivning av hur man kan använda Epiglass (Internationals Epoxi) finna i deras broschyr Epiglass som du lämpligen hämtar i din båttillbehörsaffär.

(Ev felavskrivningar ber redaktören läsarna ha överseende med.)

ÖKA KOMFORTEN I DIN MAXI 77

Till alla er som kan tänka er att sova i förpiken. Efter att ha spenderat några sömnlösa nätter på en 9 cm dyna (från -76), i min Maxi, längtade jag hem till min Dux-säng. Eftersom livet för övrigt är behagligt när familjen är ute och seglar, insåg jag att det var dags att vara kreativ. Så här gick jag tillväga:

- *Jag började med att köra till Jysk och köpa* ***resårmadrasser***
- *Lägg ut de gamla dynorna på de nya och ritade konturerna efter dem*
- *Dags att ta fram kniven! Skär igenom översta skumgummilagret.*
- *Klipp bort alla fjädrar och ståltråd som hänger utanför (blir litet tunt här och var)*
- *Ta några av de överblivna fjädrarna och bind med ståltråd in dem så att de hamnar innanför snittet.*
- *Vik upp undre skumgummit, som nu är mycket större än det övre, och klipp till det så att det är 20 cm större än det övre skumgummit*
- *Trä in det på undersidan av övre skumgummit och limma med kontaktlim eller sy ihop det*
- *Vill du ha "koningen" kvar mot ytterväggarna - gör kilar av skumgummi innan du limmar ihop*
- *Sy en påse som sitter tajt och därmed är litet sammanhållande*
- *Dynorna är nu klara men är betydligt högre än de gamla, så därför måste ryggstöden plockas ner. Ersätt med en teaklist som är både snygg och användbar som bokstöd*

Fjädrarna är ej galvaniserade och därför måste madrasserna vinterförvaras varmt och torrt.

Nu kan jag sova lika gott på båten som hemma!

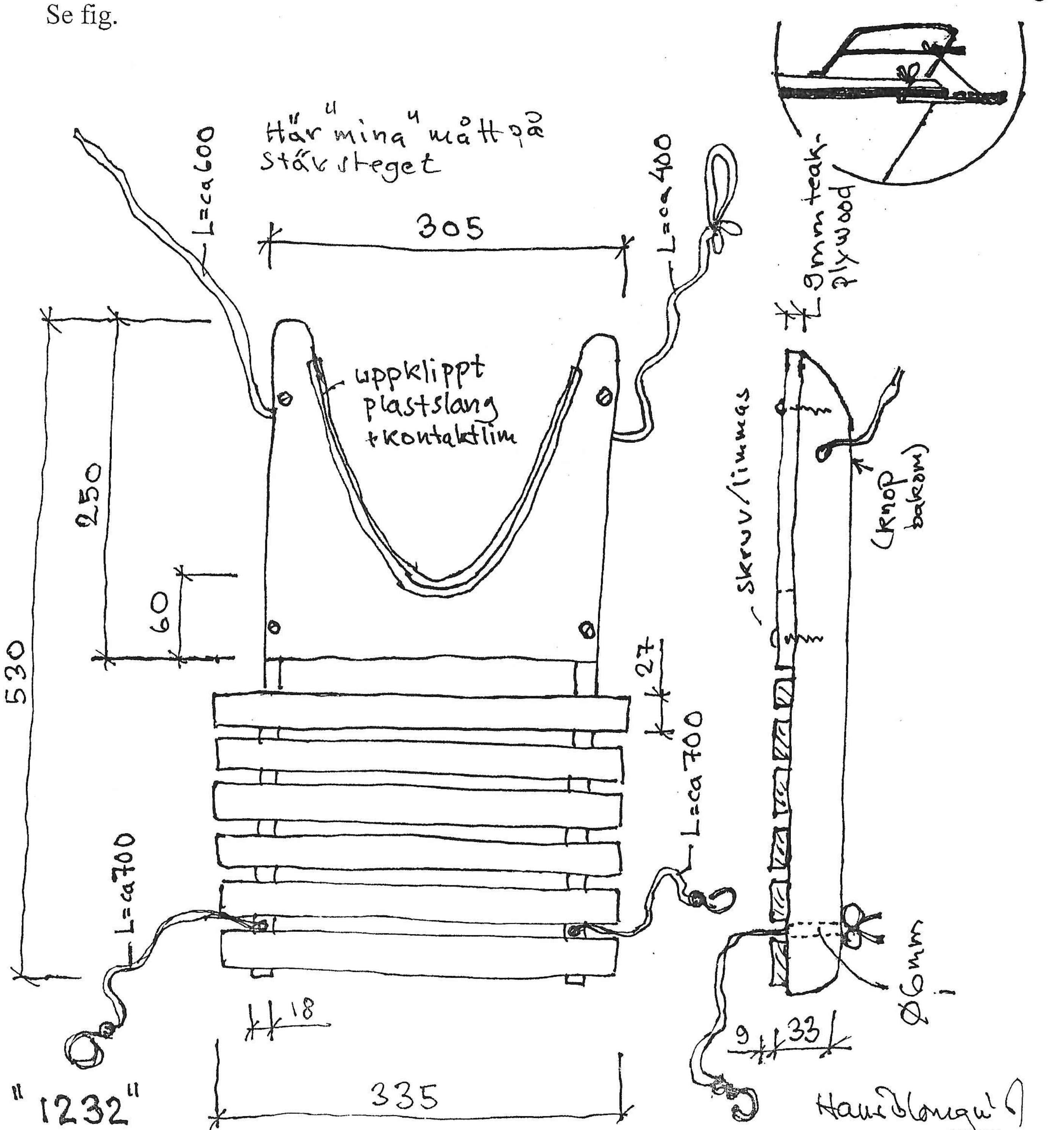
Har du några frågor, så ring!

Stefan Norman 1494

TIPSRUTAN

STÄVSTEG I STÄLLET FÖR STÄVSTEGE ?

Malla ut stävformen direkt under svarta listen med ex vis papper, sax och teip.
Jag har provat stävsteget i två säsonger och det fungerar utmärkt, kan till och med sitta kvar mellan naturhamnarna. Jag använde en Ikea strandstol (tror jag) där jag skruvade på en teakplywoodbit på sitsen, som formats efter stäven. Steget binds fast över däck innanför mittstolpen respektive vid teaksteget i pulpit med 6 mm tampar. De övre tamparna krokar jag bara i varandra. Dimensionerna kan behöva ökas vid vikt över 70 kg. Se fig.



MAXI 77

77

KLUBBEN